



SPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDÍTORA

z auditu účtovnej zvierky

a

Správa k ďalším požiadavkám zákonov a iných právnych predpisov

pre

**Železnice Slovenskej republiky
so sídlom v Bratislave**

za rok 2025

SPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDÍTORA

Pre Správnu radu Železníc Slovenskej republiky, Generálneho riaditeľa a Výbor pre audit

I. SPRÁVA Z AUDITU ÚČTOVNEJ ZÁVIERKY

Názor

Uskutočnili sme audit priloženej účtovnej závierky Železníc Slovenskej republiky so sídlom v Bratislave, IČO: 31 364 501 (ďalej aj „Spoločnosť“), ktorá obsahuje výkaz finančnej pozície k 31. decembru 2025, výkaz komplexného výsledku, výkaz zmien vlastného imania, výkaz peňažných tokov za rok končiaci sa k uvedenému dátumu a poznámky k individuálnej účtovnej závierke, ktoré obsahujú významné účtovné zásady a účtovné metódy a ďalšie vysvetľujúce informácie.

Podľa nášho názoru priložená účtovná závierka poskytuje pravdivý a verný obraz finančnej situácie spoločnosti Železnice Slovenskej republiky k 31. decembru 2025, výsledku jej hospodárenia a peňažných tokov za rok končiaci sa k uvedenému dátumu v súlade s Medzinárodnými štandardami pre finančné výkazníctvo v znení prijatom Európskou úniou.

Základ pre názor

Audit sme vykonali podľa medzinárodných audítorských štandardov (International Standards on Auditing - ISA). Naša zodpovednosť podľa týchto štandardov je uvedená v odseku *Zodpovednosť audítora za audit účtovnej závierky*. Od Spoločnosti sme nezávislí v zmysle Medzinárodného etického kódexu pre účtovných odborníkov (vrátane Medzinárodných štandardov nezávislosti), ktorý vydala Rada pre medzinárodné etické štandardy účtovníkov v znení schválenom Slovenskou komorou audítorov (ďalej len „Etický kódex audítora“) v rozsahu platnom pre audity účtovných závierok subjektov verejného záujmu, vrátane etických požiadaviek Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 537 / 2014 zo 16. apríla 2014 o osobitných požiadavkách týkajúcich sa štatutárneho auditu subjektov verejného záujmu (ďalej aj „Nariadenie č. 537 / 2014“) a zákona č. 423 / 2015 Z. z. o štatutárnom audite a o zmene a doplnení zákona č. 431 / 2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov, v platnom znení (ďalej len „Zákon o štatutárnom audite“), ktoré sa vzťahujú na audity účtovných závierok subjektov verejného záujmu v Slovenskej republike. Splnili sme aj ostatné povinnosti týkajúce sa etiky v zmysle Etického kódexu audítora a etických požiadaviek Nariadenia č. 537 / 2014 a Zákona o štatutárnom audite. Sme presvedčení, že audítorské dôkazy, ktoré sme získali, poskytujú dostatočný a vhodný základ pre náš názor.

Zdôraznenie niektorých skutočností

Bez vplyvu na náš názor upozorňujeme na nasledovné skutočnosti:

1. Ako je uvedené v časti 1 Poznámok k individuálnej účtovnej závierke, schopnosť Spoločnosti pokračovať vo svojej činnosti podľa zásady nepretržitého trvania Spoločnosti a plniť svoj investičný program a ostatné prevádzkové a finančné záväzky ostáva závislá od nepretržitej pomoci od štátu vo forme kapitálových a prevádzkových dotácií.
2. Ako je uvedené v časti 2.1 a 15 Poznámok k individuálnej účtovnej závierke, rezerva na environmentálne záväzky predstavujúca výšku 57 231 tis. EUR k 31.12.2025 sa tvorí vtedy, keď je vznik nákladov na vyčistenie životného prostredia, sanáciu environmentálnych záťaží pravdepodobný a tieto náklady sa dajú spoľahlivo odhadnúť. Výška vykázanej rezervy je najlepším odhadom potrebných výdavkov budúcich období. Načasovanie peňažných tokov odzrkadľuje súčasné zhodnotenie priorit vedením Spoločnosti, technologické zabezpečenie a neodkladnosť plnenia takýchto povinností. Odhady a súvisiace predpoklady sú založené na minulých skúsenostiach a iných faktoroch, považovaných za primerané okolnostiam, na základe ktorých sa formuje východisko pre posúdenie účtovných hodnôt majetku a záväzkov, ktoré nie sú zrejmé z iných zdrojov. Skutočné výsledky sa preto môžu líšiť od odhadov. Hodnota rezervy bola stanovená na základe odhadov, ktoré

vypracoval interný environmentálny tím Spoločnosti. Spoločnosť vykonala v súlade s environmentálnymi zásadami revíziu vytvorenej rezervy. Na základe toho bola navýšená rezerva environmentálnych záťaží o mieru inflácie vo výške 1 559 tis. EUR.

Kľúčové záležitosti auditu

Kľúčové záležitosti auditu sú záležitosti, ktoré sú podľa nášho odborného posúdenia v našom audite účtovnej závierky za bežné obdobie najzávažnejšie. Týmito záležitosťami sme sa zaoberali v súvislosti s auditom účtovnej závierky ako celku a pri formulovaní nášho názoru na ňu, ale neposkytujeme na ne samostatný názor.

Pri plánovaní auditu, resp. v priebehu auditu, sme identifikovali nasledujúce najzávažnejšie riziká:	Naša reakcia audítora na tieto riziká bola nasledovná:
<p><i>Správnosť a včasnosť zaradenia dlhodobého majetku do používania</i></p> <p>Prírastky dlhodobého hmotného majetku boli v hodnote 735,5 mil. EUR. Kľúčovou záležitosťou auditu je preto správne ocenenie obstarávaného majetku, správne odpisovanie a včasnosť zaradenia dlhodobého majetku do používania.</p>	<p>Testovali sme prírastky dlhodobého hmotného majetku v nadväznosti na uzatvorené zmluvy a dodávateľské faktúry, ako aj hodnotu jeho prvotného ocenenia. Taktiež sme posúdili, či prírastky spĺňajú definíciu dlhodobého majetku podľa medzinárodných účtovných štandardov. Na významných prírastkoch dlhodobého hmotného majetku sme overili správnosť odpisov v nadväznosti na očakávanú životnosť majetku. Nezverené investície v hodnote 1 306 mil. EUR sme testovali na oneskorené zverenie do používania a vyčíslili chýbajúce odpisy.</p>
<p><i>Posúdenie, či došlo k zníženiu hodnoty dlhodobého majetku</i></p> <p>Dlhodobý majetok je rozhodujúca časť aktív Spoločnosti. Počas auditu sme sa preto zamerali aj na posúdenie, či došlo k zníženiu hodnoty dlhodobého majetku a ak áno, či bolo správne vykázané.</p>	<p>Testovali sme opravné položky k dlhodobému majetku znižujúce jeho zostatkovú hodnotu. Overili sme správnosť zaúčtovania a vykázania opravných položiek v účtovnej závierke Spoločnosti. V oblasti nedokončených investícií sme vykonali audítorské postupy smerujúce k identifikácii, či existuje významné zníženie hodnoty majetku v predpokladanej výške chýbajúcich odpisov v súvislosti s oneskoreným zaradením majetku do používania.</p>
<p><i>Správnosť vykázania a rozpúšťania prijatých investičných dotácií</i></p> <p>Rozhodujúca časť dlhodobého majetku je financovaná z cudzích zdrojov vo forme investičných dotácií prijatých zo štátneho rozpočtu alebo z prostriedkov Európskej únie. Prijaté dotácie na obstaranie dlhodobého majetku sú vykázané ako výnosy budúcich období a do výnosov sa rozpúšťajú v pomernej výške k súvisiacim nákladom dotovaného majetku.</p>	<p>Overili sme vykázanie prijatých investičných dotácií a kapitálových transferov vo výnosoch budúcich období podľa uzatvorených zmlúv. Testovali sme rozpúšťanie výšky dotácie v nadväznosti na náklady súvisiace s dlhodobým majetkom, ktorý bol financovaný z prijatých dotácií. Testovali sme oprávnenosť zaúčtovania nároku na dotáciu, či je v súlade s Medzinárodným účtovným štandardom 20.</p>

Zodpovednosť štatutárneho orgánu a osôb poverených spravovaním za účtovnú závierku

Štatutárny orgán je zodpovedný za zostavenie a vernú prezentáciu tejto účtovnej závierky v súlade s Medzinárodnými štandardmi finančného výkazníctva v znení prijatom Európskou úniou a za tie interné kontroly, ktoré považuje za potrebné na zostavenie účtovnej závierky, ktorá neobsahuje významné nesprávnosti, či už v dôsledku podvodu alebo chyby.

Pri zostavovaní účtovnej závierky je štatutárny orgán zodpovedný za zhodnotenie schopnosti Spoločnosti nepretržite pokračovať vo svojej činnosti, za opísanie skutočností týkajúcich sa nepretržitého pokračovania v činnosti, ak je to potrebné, a za použitie predpokladu nepretržitého pokračovania v účtovníctve, ibaže by mal v úmysle Spoločnosť zlikvidovať alebo ukončiť jej činnosť, alebo by nemal inú realistickú možnosť než tak urobiť.

Osoby poverené spravovaním sú zodpovedné za dohľad nad procesom finančného výkazníctva Spoločnosti.

Zodpovednosť audítora za audit účtovnej závierky

Našou zodpovednosťou je získať primerané uistenie, či účtovná závierka ako celok neobsahuje významné nesprávnosti, či už v dôsledku podvodu alebo chyby, a vydať správu audítora, vrátane názoru. Primerané uistenie je uistenie vysokého stupňa, ale nie je zárukou toho, že audit vykonaný podľa medzinárodných audítorských štandardov vždy odhalí významné nesprávnosti, ak také existujú. Nesprávnosti môžu vzniknúť v dôsledku podvodu alebo chyby a za významné sa považujú vtedy, ak by sa dalo odôvodnene očakávať, že jednotlivito alebo v súhrne by mohli ovplyvniť ekonomické rozhodnutia používateľov, uskutočnené na základe tejto účtovnej závierky.

V rámci auditu uskutočneného podľa medzinárodných audítorských štandardov, počas celého auditu uplatňujeme odborný úsudok a zachovávame profesionálny skepticizmus. Okrem toho:

- Identifikujeme a posudzujeme riziká významnej nesprávnosti účtovnej závierky, či už v dôsledku podvodu alebo chyby, navrhujeme a uskutočňujeme audítorské postupy reagujúce na tieto riziká a získavame audítorské dôkazy, ktoré sú dostatočné a vhodné na poskytnutie základu pre náš názor. Riziko neodhalenia významnej nesprávnosti v dôsledku podvodu je vyššie ako toto riziko v dôsledku chyby, pretože podvod môže zahŕňať tajnú dohodu, falšovanie, úmyselné vynechanie, nepravdivé vyhlásenie alebo obídenie internej kontroly.
- Oboznamujeme sa s internými kontrolami relevantnými pre audit, aby sme mohli navrhnúť audítorské postupy vhodné za daných okolností, ale nie za účelom vyjadrenia názoru na efektívnosť interných kontrol Spoločnosti.
- Hodnotíme vhodnosť použitých účtovných zásad a účtovných metód a primeranosť účtovných odhadov a uvedenie s nimi súvisiacich informácií, uskutočnené štatutárnym orgánom.
- Robíme záver o tom, či štatutárny orgán vhodne v účtovníctve používa predpoklad nepretržitého pokračovania v činnosti a na základe získaných audítorských dôkazov záver o tom, či existuje významná neistota v súvislosti s udalosťami alebo okolnosťami, ktoré by mohli významne spochybniť schopnosť Spoločnosti nepretržite pokračovať v činnosti. Ak dospejeme k záveru, že významná neistota existuje, sme povinní upozorniť v našej správe audítora na súvisiace informácie uvedené v účtovnej závierke alebo, ak sú tieto informácie nedostatočné, modifikovať náš názor. Naše závery vychádzajú z audítorských dôkazov získaných do dátumu vydania našej správy audítora. Budúce udalosti alebo okolnosti však môžu spôsobiť, že spoločnosť prestane pokračovať v nepretržitej činnosti.
- Hodnotíme celkovú prezentáciu, štruktúru a obsah účtovnej závierky vrátane informácií v nej uvedených, ako aj to, či účtovná závierka zachytáva uskutočnené transakcie a udalosti spôsobom, ktorý vedie k ich vernému zobrazeniu.

S osobami poverenými spravovaním komunikujeme okrem iného o plánovanom rozsahu a harmonograme auditu a o významných zisteniach auditu, vrátane všetkých významných nedostatkov internej kontroly, ktoré počas nášho auditu zistíme.

Osobám povereným spravovaním tiež poskytujeme vyhlásenie o tom, že sme splnili príslušné požiadavky týkajúce sa nezávislosti a komunikujeme s nimi o všetkých vzťahoch a iných skutočnostiach, pri ktorých sa možno opodstatnene domnievať, že majú vplyv na našu nezávislosť, ako aj o prípadných súvisiacich ochranných opatreniach.

Zo skutočností komunikovaných osobám povereným spravovaním určíme tie, ktoré mali najväčší význam pri audite účtovnej závierky bežného obdobia, a preto sú kľúčovými záležitosťami auditu. Tieto záležitosti opíšeme v našej správe audítora, ak zákon alebo iný právny predpis ich zverejnenie nevyklučuje, alebo ak v mimoriadne zriedkavých prípadoch nerozhodneme, že určitá záležitosť by sa v našej správe uviesť nemala, pretože možno odôvodnene očakávať, že nepriaznivé dôsledky jej uvedenia by prevážili nad verejným prospechom z jej uvedenia.

II. SPRÁVA K ĎALŠÍM POŽIADAVKÁM ZÁKONOV A INÝCH PRÁVNÝCH PREDPISOV

Správa k informáciám, ktoré sa uvádzajú vo výročnej správe

Štatutárny orgán je zodpovedný za informácie uvedené vo výročnej správe, zostavenej podľa požiadaviek zákona č. 431 / 2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov (ďalej len „Zákon o účtovníctve“). Náš vyššie uvedený názor na účtovnú závierku sa nevzťahuje na iné informácie vo výročnej správe.

V súvislosti s auditom účtovnej závierky je našou zodpovednosťou oboznámiť sa s informáciami uvedenými vo výročnej správe a posúdiť, či tieto informácie nie sú vo významnom nesúlade s auditovanou účtovnou závierkou alebo našimi poznatkami o účtovnej jednotke a situácii v nej, ktoré sme získali počas auditu účtovnej závierky, alebo sa inak zdajú byť významne nesprávne.

Posúdili sme, či výročná správa Spoločnosti obsahuje informácie, ktorých uvedenie vyžaduje Zákon o účtovníctve.

Na základe prác vykonaných počas auditu účtovnej závierky, podľa nášho názoru:

- informácie uvedené vo výročnej správe zostavenej za rok 2025 sú v súlade s účtovnou závierkou za daný rok,
- výročná správa obsahuje informácie podľa Zákona o účtovníctve.

Okrem toho, na základe našich poznatkov o účtovnej jednotke a situácii v nej, ktoré sme získali počas auditu účtovnej závierky, sme povinní uviesť, či sme zistili významné nesprávnosti vo výročnej správe, ktorú sme dostali pred dátumom vydania tejto správy audítora. V tejto súvislosti neexistujú zistenia, ktoré by sme mali uviesť.

Ďalšie požiadavky na obsah správy audítora v zmysle Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 537 / 2014 zo 16. apríla 2014 o osobitných požiadavkách týkajúcich sa štatutárneho auditu subjektov verejného záujmu

Vymenovanie a schválenie audítora

Za štatutárneho audítora sme boli vymenovaní štatutárnym orgánom spoločnosti dňa 25. júla 2023 na základe nášho schválenia Správnou radou spoločnosti dňa 29. júna 2023. Celkové neprerušené obdobie našej zákazky, vrátane predchádzajúcich obnovení zákazky a našich opätovných vymenovaní za štatutárnych audítora predstavuje 18 rokov.

Konzistentnosť s dodatočnou správou pre Výbor pre audit

Náš názor audítora vyjadrený v tejto správe je konzistentný s dodatočnou správou vypracovanou pre Výbor pre audit spoločnosti, ktorú sme vydali 23. marca 2026.

Neaudítorské služby

Neboli poskytované zakázané neaudítorské služby uvedené v článku 5 ods. 1 Nariadenia č. 537 / 2014 zo 16. apríla 2014 o osobitných požiadavkách týkajúcich sa štatutárneho auditu subjektov verejného záujmu a pri výkone auditu sme zostali nezávislí od spoločnosti.

Okrem služieb štatutárneho auditu účtovnej závierky a overenia ekonomicky oprávnených nákladov a výnosov vykázaných v súlade so Zmluvou o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry sme spoločnosti a podnikom, v ktorých má spoločnosť rozhodujúci vplyv, neposkytli žiadne iné služby.

Banská Bystrica, 27. marca 2026

Moore BDR s. r. o. Banská Bystrica
Cesta k nemocnici 1B, 974 01 Banská Bystrica
Licencia SKAu č. 6
Obchodný register Okresného súdu Banská Bystrica
Oddiel: Sro, Vložka číslo: 98/S, IČO: 00614556

Ing. Miroslav Čiampor
kľúčový audítorský partner
licencia UDVA 1068





2025 VÝROČNÁ SPRÁVA

Železnice Slovenskej republiky

 **MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY**

Obsah

Príhovor generálneho riaditeľa	8
Hlavné udalosti roka 2025	9
Profil spoločnosti	12
Stratégia spoločnosti	12
Orgány spoločnosti	19
Organizačná štruktúra ŽSR	20
Železničná infraštruktúra	21
Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	21
Úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre	27
Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry	28
Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry	29
Ekonomické a finančné ukazovatele	42
Hospodárenie spoločnosti	42
Finančné ukazovatele	43
Trvalo udržateľný rozvoj	44
Kultúra bezpečnosti	44
Bezpečnosť železničnej dopravy	44
Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci	44
Ochrana životného prostredia	45
Ľudské zdroje	46
EÚ Taxonómia	49
Riziká a neistoty	51
Medzinárodná spolupráca	56
Medzinárodné udalosti a činnosti v roku 2025	57
Udalosti, ktoré nastali po roku 2025	59
Individuálna účtovná zvierka	60
Zoznam skratiek a značiek	117



Príhovor generálneho riaditeľa

Vážené dámy a páni,
vážení obchodní partneri,
vážení kolegovia!

Rok 2025 bol rokom, ktorý nás všetkých preveril – odborne, ľudsky aj organizačne. Patril medzi najnáročnejšie obdobia za posledných 15 rokov.

Čelili sme zásadným zmenám a rozhodnutiam, ktoré neboli jednoduché, ani populárne. Vedenie spoločnosti som prevzal v čase 4. vlny hromadného prepúšťania, ktoré sa dotklo mnohých našich kolegov a kolegýň. Ako železničiar si uvedomujem, že tento proces bol nepríjemný, emocionálne náročný a zanechal stopu na všetkých našich pracoviskách.

Napriek tomu, že bezpečnosť je prvoradou prioritou nás všetkých, došlo v krátkom slede po sebe k dvom nešťastným nehodám zrážkam vlakov v stanici Pezinok a vo výhybni Tunel. Spustila sa lavínová diskusia o bezpečnosti a funkčnosti systému železničnej dopravy, ktorá bola síce na mieste, avšak častokrát prerástla do osobných útokov s potlačením odbornosti a znalosti danej problematiky. Vždy budem vyzdvihovať význam ostražitosti, profesionality, odbornosti a zodpovednosti pri každodennom výkone práce železničiara. To platí bez ohľadu na to, či ste po našom „dopravák, návestný, oznamovák, traťovák, elektrikár“...

Napriek všetkému sa nám v roku 2025 podarilo dosiahnuť aj významné úspechy. Udržali sme bezpečnú a spoľahlivú prevádzkyschopnosť železničnej infraštruktúry, odstraňovali sme infraštruktúrne obmedzenia, pokračovali v modernizácii tratí, elektrifikácii a zavádzaní nových technológií. Inými slovami to bol jeden z historických rokov v objeme investícií takmer 597 miliónov EUR, ako aj v počte realizovaných projektov.

Buďme preto na seba prísni, no aj zdravo hrdí. Máme sa čím pochváliť. Podarilo sa nám posilniť spoluprácu s partnermi a dokázať, že železnice stoja na ľuďoch, ktorí vedia zabrať aj v ťažkých časoch, a to nás posúvalo vpred. Výsledkom našej spoločnej práce tak bolo aj schválenie dofinancovania finančných potrieb rokov 2024 a roka 2025.

V polovici decembra, konkrétne 18. decembra 2025, bol správnou radou schválený východiskový dokument rozvoja – podniková Stratégia ŽSR. V nej je nastavené prierezové smerovanie podniku v oblastiach od znižovania odloženej údržby, cez modernizácie a zlepšovania parametrov tratí, rozvoja ľudských zdrojov, odstraňovania duplicit až po dosiahnutie ekonomickej stability.

Naším spoločným cieľom by malo byť to, aby Železnice Slovenskej republiky boli modernou, funkčnou a rešpektovanou inštitúciou. Jeden rok je na splnenie tohto cieľa málo, je však potrebné v niečom začať a v inom pokračovať. Dvere majú u mňa otvorené všetci, ktorí chcú s odhodlaním a pozitívnym nadhľadom ťahať za jeden železničiar sky povraz.

Ing. Miroslav Garaj
generálny riaditeľ ŽSR

Hlavné udalosti roka 2025

Január

Na základe podpísanej Čiastkovej zmluvy na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení medzi Železnicami Slovenskej republiky a Ministerstvom dopravy SR na rok 2025, bolo ŽSR poskytnutých 457 160 tis. EUR na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, z toho 49 465 tis. EUR na odloženú údržbu, ktoré boli vyplácané mesačne v splátkach vo výške 1/12.

Február

Železnice Slovenskej republiky odovzdali 17. februára cestujúcim na východnom Slovensku elektrifikovaný trať Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou. Tento projekt, financovaný z prostriedkov Európskej únie a štátneho rozpočtu SR, prináša zlepšenie dopravnej infraštruktúry a ekologické benefity pre Košický kraj.

Marec

Ministerstvom dopravy SR boli vydané rozhodnutia o predčasnom užívaní, ktoré Železnicám Slovenskej republiky umožnili úspešne uviesť úsek Strážske – Humenné do užívania. Realizácia stavby bola nevyhnutná v rámci elektrifikácie existujúcej jednokol'ajnej železničnej trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, pričom jej cieľom bolo nielen zabezpečiť efektívnu dopravnú obslužnosť priľahlého regiónu, ale aj zlepšiť prepojenie s mestom Košice.

Železnicám Slovenskej republiky sa podarilo zabezpečiť výkon dopravnej služby v železničnej stanici Sekule a zastavovanie vlakov v tejto stanici nebolo zrušené.

Apríl

Železnice Slovenskej republiky zaviedli od 14. apríla 2025 nový Komplexný interoperabilný systém, ktorý zjednotil výmenu údajov v rámci železničnej dopravy podľa pravidiel TAP/TAF TSI tým ho zosúladiť s požiadavkami Európskej komisie. Pripojili sme sa tak k zjednotenému spôsobu, akým si medzi sebou európski manažéri železničnej infraštruktúry a dopravcovia z rôznych krajín vymieňajú prevádzkové dáta v osobnej a nákladnej doprave.

Železničné múzeum Slovenskej republiky otvorilo svoje brány návštevníkom na otvorení múzejnej sezóny v podobe pary. Dňa 12. apríla privítali v areáli starého rušňového depa Bratislava-východ svojich návštevníkov na podujatí s názvom Prvý parný deň.

Máj

Alexander Sako, vtedajší generálny riaditeľ ŽSR sa rozhodol ukončiť pôsobenie vo funkcii. Od 15. mája 2025 ho vystriedal Ivan Bednárík.

Po štyroch mesiacoch intenzívnych prác sa podarilo v máji úspešne ukončiť rozsiahlu brúsnu kampaň zameranú na zlepšenie stavu železničnej infraštruktúry. Stovky kilometrov tratí a desiatky výhybiiek prešli špeciálnou údržbou, ktorá výrazne prispela k zvýšeniu bezpečnosti, plynulosti a komfortu železničnej dopravy na Slovensku.

Jún

Od 14. – 15. júna sa uskutočnil už 25. ročník celoslovenského zrazu historických železničných vozidiel RENDEZ v areáli Železničného múzea SR a opätovne prilákal množstvo nadšencov železničnej nostalgie z rôznych kútov Slovenska, ale aj zo zahraničia.

Júl

Železnice Slovenskej republiky oficiálne začali raziť tunel Španí Háj, hlavný objekt projektu Modernizácia trate Žilina – Košice, úsek Poprad-Tatry – Krompachy, časť A.1 Poprad-Tatry – Vydrník. Slávnostného aktu, ktorý sa konal pri východnom portáli tunela, sa zúčastnil minister dopravy SR Jozef Ráž, generálny riaditeľ ŽSR Ivan Bednárík, ako aj zhotoviteľ stavby Združenia pod Dubinou.

Dňa 21. júla 2025 bolo rokovanie po niekoľkomesačnom kolektívnom vyjednávaní ukončené dohodou. Podpísaním dodatku kolektívnej zmluvy sa od 1. júla 2025 zvýšili železničiarom tarifné mzdy o 4,8 % do tarifnej triedy N12 vrátane a o 45 eur mesačne od tarifnej triedy N13 vrátane až po zmluvné mzdy. Zároveň bol dohodnutý dodatok o mimoriadnej prémii 400 eur ku Dňu železničiarov za september 2025.

August

V auguste 2025 sme zaznamenali historicky najnižší počet prechodných obmedzení traťových rýchlostí, tzv. POTR, za posledné desaťročie. Počet POTR, zavedených z dôvodu chýb na zariadeniach železničnej infraštruktúry, sa nám podarilo znížiť na 39 s dĺžkou 19 081 m.

September

Tradičná spoločná oslava Dňa železničiarov všetkých troch železničných firiem, teda Železníc Slovenskej republiky, Železničnej spoločnosti Slovensko a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia sa uskutočnila 19. septembra. Ocenenie si prevzalo 26 ocenených zamestnancov ŽSR za vynikajúce pracovné výsledky, mimoriadne schopnosti, prínos či za záslužný čin a spolu s hosťami oslávili Deň železničiarov.

ŽSR ako najväčší zamestnávateľ na Slovensku v rámci konsolidačných opatrení ohlásili hromadné prepúšťanie. Tento krok bol nevyhnutný, nakoľko ho v rámci konsolidácie verejných zdrojov žiadal aj náš zriaďovateľ, teda štát reprezentovaný Ministerstvom dopravy SR.

Október

Dňa 6. októbra 2025 Železnice Slovenskej republiky úspešne dokončili stavebné práce na projekte Komplexná rekonštrukcia a elektrifikácia trate Devínska Nová Ves – štátna hranica (Marchegg). Hoci išlo o relatívne krátky úsek, realizácia priniesla viacero nepredvídateľných komplikácií, ktoré ovplyvnili priebeh prác aj pôvodne plánovaný termín dokončenia.

Dňa 13. októbra došlo vo Výhybni Tunel k zrážke dvoch vlakov, v dôsledku čoho bola železničná doprava prerušená. Na mieste zasahovali záchranné zložky koordinované políciou. Nehoda si vyžiadala 62 ľahko zranených cestujúcich a 2 zamestnancov ZSSK, ako aj 25 ťažko zranených cestujúcich a 2 zamestnancov ZSSK. Vyšetrovanie príčin vzniku nehody bolo ukončené s tým, že jej príčinou bolo zlyhanie rušňovodiča R 914, ktorý nerešpektoval návesť Stoj na vchodovom návestidle výhybne Tunel.

ŽSR ukončili implementáciu GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín – Košice – Čierna nad Tisou štátna hranica v zmluvne dohodnutom termíne. Stavba v celkovej dĺžke 329,374 kilometrov, ktorá sa nachádza na koridore hlavnej siete TEN-T (Rýn – Dunaj). Projekt bol financovaný z programu CEF a spolufinancovaný zo štátneho rozpočtu SR.

November

Dňa 9. novembra 2025 došlo v ŽST Pezinok k zrážke vlakov Železničnej spoločnosti Slovensko REX 1814 a Ex 620, a to na hlavnom koridore vybavenom systémom ETCS. V dôsledku nehody bola narušená železničná doprava, pričom Železnice Slovenskej republiky bezprostredne po nehode pristúpili k obnove infraštruktúry s cieľom opätovne zabezpečiť traťovú rýchlosť 160 km/h. Kol'ajisko bolo uvedené do pôvodného stavu 21. novembra, čím sa plne obnovila doprava v úseku Bratislava – Trnava. Vyšetrovanie príčin nehody ukázalo, že k zrážke došlo v dôsledku nerešpektovania návesti Stoj na odchodovom návěstidle zo strany rušňovodiča vlaku REX 1814, ktorý vošiel do postavenej vlakovej cesty vlaku R 620. Rušňovodič vlaku R620 dokázal pohotovým konaním už len znížiť rýchlosť vlaku, čím zmiernil následky zrážky. Nehoda si vyžiadala 104 ľahko zranených cestujúcich, 19 ťažko zranených cestujúcich a 4 zamestnancov ZSSK.

ŽSR úspešne ukončili rozsiahlu rekonštrukciu výpravnej budovy železničnej stanice v Kežmarku, ktorá prešla komplexnou modernizáciou exteriéru aj interiéru. Zrekonštruovaný objekt ponúka od 26. novembra komfortnejšie zázemie nielen pre cestujúcich, ale aj pre zamestnancov, ktoré vyhovuje súčasným štandardom.

December

Železnice Slovenskej republiky úspešne dokončili modernizáciu koridoru hlavnej siete TEN-T (Baltik – Jadran) štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou, konkrétne železničnej trate úsek Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR (2. fáza), ktorú 2. decembra 2025 uviedli do predčasného užívania. Práce sa sústredili na zlepšenie technického stavu a parametrov trate, pričom náročný terén s vysokými násypmi, odrezmi a hustým lesným porastom výrazne komplikoval prístup na stavenisko a prinášal výzvy aj zhotoviteľovi projektu.

Od 13. decembra 2025 je novým generálnym riaditeľom ŽSR Ing. Miroslav Garaj, ktorý posledných šesť rokov pôsobil na pozícii riaditeľa odboru stratégie a zahraničnej spolupráce v ŽSR. Nahradil tak Ivana Bednárika, ktorý sa stal novým ministrom dopravy v Českej republike.

ŽSR predstavili 19. decembra 2025 v Hronskom Beňadiku výsledky rekonštrukcie úseku ŽST Hronský Beňadik – zastávka Tekovská Breznica – ŽST Nová Baňa. Projekt bol zameraný na zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, odstránenie obmedzení traťovej rýchlosti a zlepšenie komfortu cestovania pre cestujúcich.

Profil spoločnosti

Železnice Slovenskej republiky (ďalej aj „ŽSR“ alebo „Spoločnosť“) boli zriadené zákonom č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov. Spoločnosť je zapísaná v Obchodnom registri Mestského súdu Bratislava III, oddiel Po, vložka číslo 312/B.

V zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov Železnice Slovenskej republiky ako manažér infraštruktúry zabezpečujú predovšetkým činnosti súvisiace s prevádzkovaním dráh, riadením dopravy na dráhach a samotnú prevádzkyschopnosť dráh.

Stratégia spoločnosti

Stratégia definuje základné smerovanie podniku pre budúce obdobie, definuje jeho rozvojové zámery a ciele.

Stratégia ŽSR je spracovaná prostredníctvom vybraných štandardných nástrojov strategického riadenia zohľadňujúc špecifickosť ŽSR, ako aj ich postavenie v rámci dopravného sektora. V súlade s teóriou strategického manažmentu stanovuje Stratégia ŽSR víziu, misiu (poslanie) a základný strategický cieľ podniku. Na základe analýzy interného a externého prostredia následne stanovuje vhodný typ stratégie pre dosiahnutie cieľového stavu. Stratégia rovnako definuje strategické rozvojové zámery ŽSR v podobe cieľových parametrov ŽI, koncepčných zámerov, ako aj rozvojových investičných zámerov.

ŽSR vychádzajú pri tvorbe stratégie z aktuálne platných právnych predpisov EÚ a SR, dopravnej politiky a strategických dokumentov EÚ, vládnych a rezortných strategických dokumentov SR, požiadaviek vlastníka dráhy, požiadaviek zákazníkov (dopravcov a cestujúcej verejnosti), rozvojových zámerov vyšších územných celkov, pozície železničnej dopravy v národnom hospodárstve, jej postavenia na konkurenčnom trhu a v neposlednom rade z vlastnej vízie a misie.

Vízia ŽSR

Moderná, interoperabilná, bezpečná, dostupná, konkurencieschopná, udržateľná a environmentálne priaznivá železničná sieť s efektívnym prevádzkovaním.

Misia ŽSR

Prevádzkovanie a rozvoj železničnej siete v zmysle zákonných ustanovení a požiadaviek vlastníka dráhy.

Základný strategický cieľ

Stabilizovaný podnik s obnovenou a udržateľnou železničnou sieťou do roku 2030 a jej postupnou modernizáciou do roku 2050.

Základný strategický cieľ je zadaný v časových horizontoch do roku 2030 a výhľadovo do roku 2050:

Cieľový stav do roku 2030 (2030+) – stabilizovaný podnik, obnovená a udržateľná infraštruktúra:

- obnovené zariadenia infraštruktúry, ktoré sú po dobe svojej životnosti, ostatné zariadenia uvedené do požadovaného normového stavu a odstránené prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti, trvalé obmedzenia traťovej rýchlosti (zavedené z dôvodu porúch na železničnej infraštruktúre);
- modernizované zabezpečovacie zariadenia a zavedené diaľkové riadenie dopravy na všetkých tratiach podľa priorit vlastníka;
- trate základnej siete TEN-T vybavené systémom ERTMS (ETCS + GSM-R/FRMCS);
- hlavné trate vybavené rádiovou komunikáciou GSM-R/FRMCS;
- revitalizované železničné stanice a zastávky;
- energeticky efektívne budovné hospodárstvo (s ohľadom na trvalo udržateľný rozvoj);
- zabezpečená prístupnosť pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie na železničných staniciach a zastávkach;
- stabilizovaná zamestnanecká štruktúra s ohľadom na požadované odborné znalosti,
- zavedené moderné a efektívne riadenie ľudských zdrojov;
- moderné informačné systémy prispôsobené potrebám a požiadavkám užívateľov.

Vzhľadom na finančné a kapacitné možnosti ŽSR a externého prostredia je plnenie vyššie uvedeného cieľového stavu potrebné naplniť aj v období po roku 2030.

Cieľový stav do roku 2050 – efektívne riadená spoločnosť a modernizovaná infraštruktúra:

- modernizované všetky trate TEN-T a optimalizované hlavné a vedľajšie trate – minimalizovaný počet trvalých obmedzení traťovej rýchlosti (odstránené významné obmedzenia);
- modernizované zabezpečovacie zariadenia a zavedené diaľkové riadenie dopravy na všetkých tratiach;
- trate rozšírenej základnej siete, súhrnnej siete TEN-T a hlavné trate vybavené systémom ERTMS;
- všetky trate vybavené systémom GSM-R/FRMCS;
- elektrifikované trate rozšírenej základnej siete, súhrnnej siete TEN-T a hlavné trate;
- minimalizovaný počet úrovňových križovaní;
- konkurencieschopný zamestnávateľ na trhu práce;
- zmodernizovaná infraštruktúra informačno-komunikačných technológií s efektívnou prevádzkou;
- udržateľné obehové hospodárstvo spojené s minimalizáciou negatívnych vplyvov a zodpovedným prístupom k životnému prostrediu.

Implementácia Stratégie ŽSR je zabezpečená rozpadom základného strategického cieľa na strategické ciele nižšej úrovne až po úroveň vykonávacích cieľov pre jednotlivé organizačné zložky ŽSR.

SWOT analýza ŽSR

Na základe analýzy interného a externého prostredia je spracovaná SWOT analýza. Z jej záverov je možné konštatovať, že hlavnou silnou stránkou ŽSR je ich strategické postavenie v železničnom sektore a rovnako aj monopolné postavenie ako manažéra infraštruktúry. Taktiež je silnou stránkou stabilné financovanie zabezpečené prostredníctvom Čiastkových zmlúv na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení a Čiastkových zmlúv na rozvoj a modernizáciu železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na jednotlivé roky, ktoré sú uzatvorené na základe platnej Rámcovej zmluvy o prevádzkovaní, rozvoji a modernizácii železničnej infraštruktúry na roky 2023 – 2032.

Slabými stránkami strategického významu sú vysoký podiel technicky a morálne zastaranej infraštruktúry, servisných zariadení a mechanizácie (dlhodobo poddimenzovaný proces jednoduchej reprodukcie prvkov železničnej infraštruktúry a vysoký podiel odloženej údržby), napriek stabilnému financovaniu aj nedostatok finančných prostriedkov zo strany štátu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry v požadovanom rozsahu, jej obnovu a rozvoj (dlhodobé podfinancovanie železničného sektora zo strany štátu), a s tým spojený nízky podiel modernizovaných tratí s nízkou mierou interoperability s dopadom na nízku mieru konkurencieschopnosti železničnej dopravy.

Z oblasti externého prostredia je najväčšou hrozbou ďalší nedostatok finančných zdrojov na prevádzkovanie a rozvoj železničnej infraštruktúry (rozpočet verejnej správy), nedostatok finančných zdrojov na spolufinancovanie investičných projektov ŽSR zo strany štátu, ako aj absencia dlhodobej koncepcnej dopravnej politiky štátu a stratégie rozvoja železničnej dopravy.

Najväčšími strategickými príležitosťami sú pre ŽSR využitie finančných zdrojov EÚ na modernizáciu a obnovu železničnej infraštruktúry, s čím je spojená aj dispečerizácia tratí a zníženie počtu zamestnancov podieľajúcich sa na riadení dopravy a úspora živej práce. Významnou príležitosťou pre ŽSR (a železničnú dopravu celkovo) je rastúca mobilita obyvateľstva a uspokojenie dopytu po integrovanej doprave.

Silné stránky

- strategické postavenie ŽSR v železničnom sektore;
- monopolné postavenie ŽSR ako manažéra infraštruktúry;
- financovanie prevádzky ŽSR na základe Čiastkových zmlúv na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení a Čiastkových zmlúv na rozvoj a modernizáciu železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na jednotlivé roky zo strany štátu;
- vybudované distribučné energetické siete;
- kvalifikovaná pracovná sila;
- vybudované siete informačno-komunikačných technológií;
- nepretržitá podpora pre zabezpečenie prevádzkyschopnosti ŽI;
- ekologicky orientovaný druh dopravy;
- vysoká miera bezpečnosti dopravy;
- významné postavenie na trhu vzdelávacích a psychologických služieb v oblasti železničnej dopravy;
- vykonávanie činností na základe získaných akreditácií a certifikácií;
- disponibilná kapacita železničnej siete;
- vysoká hustota železničnej siete – zabezpečenie dopravnej obslužnosti;
- členstvo ŽSR v medzinárodných organizáciách.

Slabé stránky

- vysoký podiel technicky a morálne zastaranej infraštruktúry, servisných zariadení a mechanizácie (dlhodobo poddimenzovaný proces jednoduchej reprodukcie základných prvkov ŽI a vysoká miera odloženej údržby);
- nedostatok vlastných finančných prostriedkov na prevádzkovanie ŽI, obnovu a rozvoj;
- nízky podiel modernizovaných tratí, nízka miera interoperability;
- nevyhovujúci stavebno-technický stav budov a zastaranosť energetických systémov;
- podstav zamestnancov v kľúčových prevádzkových profesiách z dôvodu odchodu do starobného a predčasného starobného dôchodku;
- proces projektovej prípravy stavieb a chýbajúca prioritizácia investičných zámerov;
- nízke tempo zavádzania inovatívnych technológií vo všetkých oblastiach ŽSR;
- chýbajúca kontinuita v riadení firmy;
- chýbajúca kontrola plnenia manažérskych rozhodnutí a ich vymožiteľnosť;
- neefektívne procesy (riadenie, byrokracia, administratíva, verejné obstarávanie);
- nakladanie s nepotrebným majetkom, nevysporiadaný majetok, zriadenie vecných bremien a odstraňovanie environmentálnych záťaží;
- nízka motivácia a nezáujem obsadzovania nedostatkových kľúčových odborných profesií internými ľudskými zdrojmi;
- neefektívne riadenie výluk;
- chýbajúca komunikačná stratégia – negatívne vnímanie ŽSR verejnosťou;
- nekonkurenčné produkty VOJ v externom prostredí;
- neoptimálna veková štruktúra zamestnancov;
- chýbajúca koordinácia interných zložiek ŽSR;
- chýbajúca databáza strategických dokumentov (PD, paspory IA, paspory tratí).

Príležitosti

- využitie finančných zdrojov EÚ na modernizáciu a obnovu ŽI (a iné oblasti);
- CRD vybudovaním diaľkovo ovládaných tratí s centrálnymi dispečerskými pracoviskami;
- rastúca mobilita obyvateľstva a dopyt po integrovanej doprave;
- podpora presunu dopravy na železnicu (v zmysle Programového vyhlásenia vlády 2023 – 2027);
- využitie úverov na financovanie návratných investičných akcií;
- finančné modely umožňujúce realizáciu investičných projektov zo zdrojov mimo RVS (napr. PPP projekty);
- výkon diagnostiky, projektovej prípravy a realizácie jednoduchých stavieb vlastnými kapacitami;
- zvýšený dopyt verejnosti po environmentálne priaznivých druhoch dopravy;
- podpora železničnej dopravy zo strany EÚ a SR z dôvodov bezpečnosti a ekológie;
- sieť ŽSR ako súčasť medzinárodných koridorov;
- zvýšenie atraktivity železničnej dopravy vybavenosťou ŽST a zastávok (informačný systém, Park&Ride, Kiss&Ride, Bike&Ride, SMART lavičky, atď.);
- zefektívnenie energetického manažmentu prechodom na obnoviteľné zdroje energie;
- granty na zvyšovanie kvalifikácie zamestnancov.

Hrozby

- nedostatok finančných zdrojov na prevádzkovanie a rozvoj ŽI – RVS;
- nedostatok finančných zdrojov na spolufinancovanie projektov ŽI zo strany štátu;
- absencia dlhodobej koncepcnej dopravnej politiky štátu a stratégie rozvoja železničnej dopravy;
- presmerovanie dopravných tokov z dôvodu nekonkurencieschopnosti (mimo územia SR, príp. na iný mód dopravy);
- pokles dopravných výkonov na sieti ŽSR v dôsledku negatívneho vývoja národného hospodárstva SR;
- časté zmeny v smerovaní a riadení rezortu a ŽSR – politické rozhodnutia a nominácie;
- odliv kvalifikovanej pracovnej sily do externého prostredia, nezáujem nových uchádzačov o prácu na ŽSR;
- požiadavky vlastníka dráhy nad rámec poskytnutých financií;
- obmedzenie podnikateľských aktivít strategického zákazníka (vysoký podiel výkonov je viazaný na nízky počet zákazníkov);
- absencia zainteresovania ŽSR v procese prípravy a zmien legislatívnych noriem (najmä mimo gescie MD SR);
- legislatívne podmienky pre odchod zamestnancov do starobného a predčasného starobného dôchodku;
- nedostatok pracovnej sily v externom prostredí s príslušnou odbornou kvalifikáciou;
- nekomplexné posúdenie projektov zo strany verejných inštitúcií s dopadom na zmarenie investície (pozastavenie, zrušenie projektu);
- zmeny v nastavení priorít rozvoja železničného sektora zo strany štátu;
- časová a finančná záťaž z dôvodu sprísňovania legislatívy týkajúcej sa vplyvov stavieb na životné prostredie;
- negatívne vnímanie verejnosti;
- kriminalita a vandalizmus – ovplyvnenie plynulosti a bezpečnosti prevádzky; rozkrádanie a poškodzovanie majetku.

Strategické ciele ŽSR

Pre implementáciu Stratégie ŽSR a definovanie strategických cieľov je využívaná metóda Balanced Scorecard, prostredníctvom ktorej je zabezpečená vyváženosť cieľov a komplexný rozvoj ŽSR.

Základný strategický cieľ je vo finančnej perspektíve pretavený do nasledovných cieľov pre túto oblasť:

- Finančná stabilita podniku – ide o cieľ dlhodobého stabilného financovania, ktoré je nevyhnutné z hľadiska takej rozsiahlej činnosti, akú ŽSR musia zabezpečovať, a rovnako je nevyhnutné pre nastavenie procesov investičnej činnosti, údržby, verejného obstarávania, rozvoja ľudských zdrojov, atď. Ide o procesy, ktoré je možné efektívne vykonávať len pri stabilných a na dlhšie obdobie predikovateľných objemoch finančných prostriedkov zo strany štátu.
- Zvyšovanie úrovne financovania – okrem stability financovania je dôležité aj navyšovanie prostriedkov do železničnej siete vzhľadom na existujúci investičný a prevádzkový dlh, ktorý sa pri nedostatočnej miere financovania bude naďalej prehľbovať.

Pre oblasť zákaznickej perspektívy je pre ŽSR zadaný jeden strategický cieľ:

- Zvyšovanie kvality poskytovaných produktov a služieb – ŽSR vnímajú za svojho zákazníka predovšetkým štát, ktorý si od ŽSR objednáva službu vo forme efektívneho a hospodárneho spravovania svojho majetku. Ďalej dopravcu, ktorému majú za cieľ poskytovať atraktívne produkty a služby, a tým zvyšovať dopravné výkony v železničnej doprave, a v neposlednom rade aj cestujúcu verejnosť, ktorej majú za cieľ vytvárať vhodné podmienky pre cestujúcich na staniciach a zastávkach, a tým zvyšovať atraktivitu železničnej dopravy. Tento cieľ je limitovaný finančnými zdrojmi podniku.

V perspektíve interných procesov si ŽSR stanovili štyri ciele:

- Podpora trvalo udržateľného rozvoja – v rámci tohto cieľa ide o zohľadnenie komplexných aspektov udržateľnosti so zameraním na zabezpečenie dlhodobej udržateľnosti železničnej siete z ekonomického, environmentálneho a sociálneho hľadiska. V rámci ekonomickej udržateľnosti ide o zabezpečenie finančnej stability, ktorej význam je popísaný vyššie. Environmentálna udržateľnosť spočíva v znížení negatívneho vplyvu železničnej dopravy na životné prostredie s cieľom zníženia emisií skleníkových plynov, minimalizácie vplyvu na biodiverzitu a ekosystémy a podpory energeticky úsporných technológií. V rámci sociálnej udržateľnosti majú ŽSR za cieľ zabezpečiť bezpečnosť a dostupnosť železničnej dopravy.
- Efektívna správa majetku – ŽSR ako správca majetku štátu majú za cieľ spravovať tento majetok čo najefektívnejšie. Ide predovšetkým o jeho modernizáciu a rozvoj, obnovu, správu, údržbu, kapitalizáciu, facility manažment, energetickú efektívnosť budov, atď.
- Zefektívnenie činnosti optimalizáciou procesov – ide o prierezový cieľ pre všetky procesy ŽSR za účelom ich zefektívnenia.
- Efektívne riadenie podporných procesov – ŽSR disponujú viacerými organizačnými zložkami, ktorých činnosť má formu podporných procesov pre hlavnú činnosť ŽSR. Vzhľadom na skutočnosť, že tieto organizačné zložky často poskytujú výkony aj do externého prostredia a vykonávajú určitú podnikateľskú činnosť, cieľom je, aby boli tieto procesy vykonávané efektívne a prinášali pre ŽSR čo možno najväčšie benefity.



V poslednej perspektíve, z hľadiska dôležitosti však rovnocennej s predchádzajúcimi, sú zadefinované ciele pre vzdelávanie a rozvoj (pre interné zdroje podniku):

- Technický rozvoj a inovácie – pre zabezpečenie vyššie uvedených cieľov a zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy je nevyhnutný rozvoj, v tomto prípade technický rozvoj a inovácie, ktorý predstavuje využívanie nových materiálov, technológií a zariadení, dispečerizácia tratí (diaľkové ovládanie tratí), informačné systémy pre zefektívnenie procesov firmy, atď.
- Rozvoj ľudských zdrojov – pre podnik, akým sú ŽSR, ide o kľúčový strategický cieľ. ŽSR sú špecifické širokým spektrom pracovných pozícií, geografickou rozmiestnenosťou svojich pracovísk a zamestnancov, ale predovšetkým požiadavkami na odborné, kvalifikačné a osobnostné predpoklady pre výkon profesie s dopadom na bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy.

Orgány spoločnosti

Orgánmi železníc sú Správna rada ŽSR a generálny riaditeľ v zmysle ustanovení § 4 a § 5 zákona č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov.

Správna rada je najvyšší orgán ŽSR.

Správna rada

Ing. Ladislav BARIAK (do 08. 04. 2025)	predseda Správnej rady ŽSR
PhDr. Juraj LOVÁSIK, MPH (od 07. 05. 2025)	predseda Správnej rady ŽSR
Ing. Radovan MAJERSKÝ, PhD. (od 25.10.2021)	podpredseda Správnej rady ŽSR
Ing. Filip MACHÁČEK (od 07. 05. 2025)	člen Správnej rady ŽSR
Ing. Juraj HREHORČÁK (od 07. 05. 2025)	člen Správnej rady ŽSR
prof. Ing. Jozef GAŠPARÍK, PhD. (do 08. 04. 2025)	člen Správnej rady ŽSR
Ing. Juraj HORSKÝ, CPA (do 08. 04. 2025)	člen Správnej rady ŽSR
Mgr. František ZAPARANIK (od 19.12.2016)	člen Správnej rady ŽSR

Štatutárny orgán

JUDr. Alexander SAKO (do 14. 05. 2025)	generálny riaditeľ
Ivan BEDNÁRIK, MBA (od 15. 05. 2025 – do 12. 12. 2025)	generálny riaditeľ
Ing. Miroslav GARAJ (od 13. 12. 2025)	generálny riaditeľ

Vedenie spoločnosti

Ing. Jozef VESELKA (od 10.03.2018)	námestník generálneho riaditeľa pre rozvoj a informatiku
Ing. Jozef OPÁLENÝ (od 01.12.2023)	námestník generálneho riaditeľa pre ekonomiku
Doc. Ing. Peter BLAHO, PhD., MBA (od 01.12.2023)	námestník generálneho riaditeľa pre prevádzku
Mgr. Martin GARAJ, PhD. (do 23. 05. 2025)	riaditeľ Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR
Mgr. Kristína MIŠTINOVÁ BÁTOROVÁ, MBA (od 24. 05. 2025)	riaditeľ Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR
Ing. Linda STOMAN (do 13. 06. 2025)	námestník generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje

Organizačná štruktúra ŽSR

Vrcholovou riadiacou zložkou ŽSR je generálne riaditeľstvo. V organizačnom usporiadaní ŽSR sa uplatňuje zásada dvojúrovňového riadenia:

- generálne riaditeľstvo ŽSR,
- vnútorné organizačné jednotky ŽSR

Vnútorné organizačné jednotky zapísané do Obchodného registra SR:

- Výskumný a vývojový ústav železníc Žilina
- Správa majetku ŽSR Bratislava
- Železničné telekomunikácie Bratislava
- Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie
- Centrum logistiky a obstarávania

Vnútorné organizačné jednotky nezapísané do Obchodného registra SR:

- Oblastné riaditeľstvo Žilina
- Oblastné riaditeľstvo Zvolen
- Oblastné riaditeľstvo Košice
- Oblastné riaditeľstvo Trnava
- Mostný obvod
- Železničná energetika
- Stredisko železničnej geodézie Bratislava
- Účelové strediská
- Generálne riaditeľstvo ŽSR

Významné organizačné zmeny v roku 2025

V roku 2025 došlo na ŽSR k viacerým významným organizačným zmenám zameraným najmä na centralizáciu riadenia, optimalizáciu organizačnej štruktúry a zefektívnenie procesov. Súčasťou zmien boli presuny vybraných vnútorných organizačných jednotiek (VOJ) na Úsek generálneho riaditeľa (CLaO, SM ŽSR, ÚIVP, ŽE), zrušenie alebo zlúčenie niektorých odborov (odbor nadlimitných zákaziek a koncesí; odbor udržateľnosti a environmentálnej správy) a organizačných útvarov, ako aj úpravy metodickéj pôsobnosti riadiacich útvarov. Zmeny sa dotkli aj oblasti riadenia ľudských zdrojov, kde došlo k reorganizácii kompetencií a zrušeniu samostatného úseku námestníka generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje. Tiež prišlo k zlúčeniu odboru organizácie a riadenia GR ŽSR s odborom riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR. Súčasne boli v niektorých VOJ zavedené nové organizačné štruktúry vedúce k zníženiu počtu stupňov riadenia a k zlúčeniu vybraných útvarov (CLaO, SŽG, ŽE, ŽT). Organizačné zmeny sa prejavili aj v procesoch investičnej činnosti, logistiky, obstarávania, správy majetku, energetiky a telekomunikácií. V rámci zmien vznikla aj nová VOJ - Účelové stredisko ŽSR - Stredisko krízového riadenia a ochrany. Cieľom realizovaných opatrení bolo zjednodušiť riadiace väzby, zvýšiť efektívnosť riadenia a podporiť koordináciu strategických činností na úrovni generálneho riaditeľstva.

Železničná infraštruktúra

Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry

Prevádzkové výkony železničnej infraštruktúry

Železnice Slovenskej republiky zabezpečujú prevádzkyschopnosť železničnej infraštruktúry v odvetviach železničných tratí, stavieb a budov, mostov a tunelov, zariadení elektrotechniky a energetiky a zabezpečovacích zariadení. Starajú sa o jej údržbu a rozvoj v súlade s technickým pokrokom a požiadavkami na bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe. Tieto činnosti ŽSR zabezpečujú vlastnými kapacitami, a tiež zazmluvnenými vzťahmi s dodávateľmi. Výber dodávateľov prebieha formou obstarávania v zmysle platnej legislatívy podľa Zákona č. 343/2015 Z. z. v znení neskorších predpisov o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

ŽSR spravujú a prevádzkujú železničné dráhy celoštátneho a regionálneho významu a zariadenia v nasledovných parametroch:

ŽELEZNIČNÉ TRATE A STAVBY	m. j.	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Dĺžka spravovaných tratí	km	3 628	3 629
z toho dĺžka prevádzkových tratí	km	3 575	3 575
Stavebná dĺžka koľají	km	6 817	6 820
Počet priecestí	ks	2 055	2 062
Počet výhybiek	ks	8 225	8 237
Počet mostov	ks	2 326	2 326
Celková dĺžka mostov	m	52 244	52 244
Počet tunelov	ks	78	78
Celková dĺžka tunelov	m	47 960	47 954

Rozdiely oproti roku 2024 sú spôsobené rekonštrukciou a modernizáciou železničnej infraštruktúry predovšetkým uzol Žilina, Čadca – štátna hranica SK/CZ, Nová Baňa – Hronský Beňadik a ŽST Hronský Beňadik, vrátane elektrifikácie úsekov trate Bánovce nad Ondavou – Humenné a Devínska Nová Ves – Devínska Nová Ves štátna hranica.

V údajoch o „Stavebnej dĺžke spravovaných tratí“ sú aj trate s pozastavenou prevádzkou z dôvodu nevyhovujúceho technického stavu. Trate s pozastavenou prevádzkou v celkovej dĺžke 52,541 km (k 31.12.2024: 53,689 km) sú:

- Turňa nad Bodvou – MÁV 3,139 km;
- Komárno – Kolárovo 25,908 km;
- Žabokrecká spojka 1,279 km;
- Plavecký Mikuláš – Plavecké Podhradie vrátane dopravne Plavecký Mikuláš 5,004 km;
- Breznička – Katarínska Huta 9,823 km;
- Piešťany – Trebatice – 4,213 km;
- Trebatice – 0,265 km;
- Trebatice – Vrbové – 2,267 km;
- Vrbové – 0,643 km.



Porovnanie výkonov realizovaných v rámci hlavnej činnosti:

LÍNIOVÉ OPRAVNÉ PRÁCE	m. j.	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Oprava geometrickej polohy koľaje	km	923,030	1 080,536
Oprava geometrickej polohy výhybiek	v. j.	595	742
Oprava koľajového lôžka koľaje	km	29,335	33,437
Oprava koľajového lôžka výhybiek	v. j.	16	32
Zriadenie a obnova bezстыkovej koľaje	km	5,139	3,876
Zváranie výhybiek	v. j.	0	73
Výmena koľajníc	km	69,616	80,189
Výmena podvalov	ks	47 713	43 863

BUDOVY	m. j.	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Počet budov	ks	4 632	4 589
Zastavaná plocha	m ²	1 109 535	1 104 126
Úžitková plocha	m ²	1 319 049	1 324 587

DOPRAVNE NA SIETI ŽSR	m. j.	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Dopravne spolu	ks	1 001	995
Dopravne obsadené/neobsadené zamestnancami	ks	354/647	355/640
z toho:			
Železničné stanice	ks	263	263
Pohraničné stanice	ks	25	25
Ostatné dopravne (<i>hradlá, odbočky, výhybne, zastávky, prekladiská, závorárske stanoviská, dopravne podľa predpisu ŽSR Z1 a iné</i>)	ks	713	707

Medziročné zmeny v údajoch tabuľky „Dopravne na sieti ŽSR“ vznikli v dôsledku zmien v organizácii dopravnej prevádzky ŽSR v rámci systemizácie dopravní a v rámci modernizácie a výstavby infraštruktúry.



ZABEZPEČOVACIE ZARIADENIA	m. j.	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Traťové zabezpečovacie zariadenia			
Automatický blok	km	449	462
Automatické hradlo	km	536	385
Poloautomatický blok	km	665	705
Trate s telefonickým dorozumievaním	km	1 703	1 807
Staničné zabezpečovacie zariadenia	ks	514	515
Diaľkovo ovládané zabezpečovacie zariadenia	km	405	405
Vlakové zabezpečovacie zariadenie (ETCS a LVZ)	km	1 030	1 030
Priecestné zabezpečovacie zariadenia	ks	2 055	2 062
z toho:			
pasívne priecestia – nezabezpečené	ks	988	994
aktívne priecestia – zabezpečené	ks	1 067	1 068
z toho:			
svetelné priecestia	ks	984	984
mechanické priecestia	ks	46	46
trvalo zamknuté	ks	37	38
Spádoviskové zabezpečovacie zariadenia – brzdy	ks	253	253
GSM-R			
Riadiaca centrála GSM-R	ks	1	1
BTS stanica GSM-R	ks	130	64
Oznamovacia technika			
Hlasový a vizuálny informačný systém	ks	134	111
Elektrická požiarňa signalizácia	ks	220	222
Poplachový systém narušenia	ks	298	143

Nárast počtu automatických hradiel je z dôvodu zmeny km hodnôt traťových zabezpečovacích zariadení a zmeny v staničných zabezpečovacích zariadeniach ovplyvnili ukončené práce stavieb Elektrifikácia a modernizácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné a Elektrifikácia trate Haniska – Veľká Ida – Moldava nad Bodvou; stavbou Modernizácia 2. traťovej koľaje, zabezpečovacieho zariadenia, demontáž a montáž trakčného vedenia medzi ŽST Devínska Nová Ves – ŽST Zohor.

ZARIADENIA ELEKTROTECHNIKY	m. j.	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Elektrifikované trate	km	1 638	1 582
Rozvinutá dĺžka trakčného vedenia	km	5 143	5 149
Napájacie a spínacie stanice	ks	96	94

Nárast elektrifikovaných tratí je z dôvodu ukončenia stavieb elektrifikácie trate Bánovce nad Ondavou – Humenné a Haniska – Veľká Ida – Moldava nad Bodvou.

Plnenie grafikonu vlakovej dopravy

Plnenie GVD je vyhodnocované dvomi parametrami, percentom plnenia absolútneho GVD vlakov osobnej dopravy a percentom plnenia podielového GVD vlakov osobnej dopravy.

Percento plnenia absolútneho GVD za rok 2025 bolo na úrovni 90,03 %. Ide o kvalitatívny ukazovateľ, ktorý poskytuje informáciu o celkovej včasnosti vlakov. Vplyv nezaradených príčin, ktorých dôsledok nebolo možné odstrániť konaním ŽSR dosiahol hodnotu 8,00 %.

Na percente plnenia absolútneho GVD sa negatívne prejavovali v mesiacoch január a február najviac vplyvy počasia. V mesiaci marec sa vo väčšom rozsahu začala výluková činnosť na sieti ŽSR, ale aj u susedných manažérov infraštruktúry, ktoré sa konali v priebehu celého roka. Počet a hlavne rozsah modernizačných výluk, ako aj výluk z dôvodu opravy a údržby železničnej infraštruktúry v sieti ŽSR, ale aj výluk u susedných manažérov infraštruktúry mal na meškanie vlakov výrazný vplyv počas celého roka. Tento stav generoval veľký počet meškaní vlakov. Meškania vlakov boli evidované v primárnej, ale najmä v sekundárnej rovine. Vysoké meškание vlakov vstupujúcich zo susedných železničných správ sa prejavilo negatívne na plnení GVD v sekundárnej rovine. Zmeškané vlaky ovplyvňovali jazdu ďalších vlakov a tým počet meškaní narastal. Nehody a mimoriadne udalosti, poruchy mobilných prostriedkov železničných podnikov, početné POTR a poruchy na infraštruktúre mali tiež veľký vplyv na percento plnenia absolútneho GVD počas celého roka.

Percento plnenia podielového GVD za rok 2025 predstavovalo hodnotu 96,71 %. Kvalitatívny ukazovateľ vyjadruje mieru zavinenia ŽSR na meškanií vlakov na sieti. Tento výsledok je spôsobený opakovaným výskytom súhry negatívnych faktorov, ktoré nebolo možné odstrániť koordinovanou činnosťou zamestnancov manažéra infraštruktúry.

Percento plnenia podielového GVD bolo ovplyvňované najmä výlukovou činnosťou, poruchami na zariadeniach infraštruktúry a početnými POTR. Výlukových akcií v roku 2025 bolo rekordne veľa. Medzi výlukové akcie s veľkým vplyvom na meškanií vlakov patrili napríklad výluky:

- výlukové práce v uzle ŽST Žilina,
- elektrifikácia a modernizácia staničných koľají a výhybiek v ŽST Michalovce a traťovej koľaje medzi ŽST Strážske – ŽST Michalovce – ŽST Bánovce nad Ondavou,
- modernizácia nepárnej skupiny koľají a výhybiek, zabezpečovacieho zariadenia, demontáž a montáž nového trakčného vedenia v ŽST Zohor a čiastočne 1. traťovej koľaje medzi ŽST Malacky – ŽST Zohor.

VLA KOVÉ TRASY PODĽA DRUHU VLA KU		m. j.	za rok 2025	za rok 2024
Osobná doprava	Osobné vlaky	ks	569 141	552 103
	Expresné vlaky	ks	44 611	40 634
	Rýchliky	ks	52 548	40 873
	Súpravové vlaky	ks	40 235	41 938
	Rušňové vlaky	ks	4 719	5 438
Osobná doprava celkom			711 254	680 986
Nákladná doprava	Rušňové vlaky	ks	66 994	74 306
	Priebežné nákladné vlaky	ks	59 814	67 812
	Nákladné expresné vlaky	ks	39 085	38 924
	Manipulačné vlaky	ks	21 629	22 252
	Vlečkové vlaky	ks	3 589	3 725
	Služobné vlaky	ks	1 460	1 477
Nákladná doprava celkom			192 571	208 496



VLAKOVÉ TRASY PODĽA KATEGÓRIE TRATE		m. j.	za rok 2025	za rok 2024
Osobná doprava	Hlavné trate	ks	442 105	427 835
	Ostatné hlavné trate	ks	228 050	220 858
	Vedľajšie trate regionálneho významu	ks	115 878	110 461
	Vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy	ks	34 228	33 801
	Úzkorozchodné trate	ks	46 631	45 012
	Špeciálne dráhy	ks	380	367
Nákladná doprava	Hlavné trate	ks	157 004	169 160
	Ostatné hlavné trate	ks	61 594	64 056
	Vedľajšie trate regionálneho významu	ks	9 117	10 012
	Vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy	ks	2 888	3 438
	Úzkorozchodné trate	ks	0	0

PREHLAD ZAVEDENÝCH POTR NA HLAVNÝCH KOLAJACH POĽA KATEGÓRIE TRATE	Kategória	31. decembra 2025		31. decembra 2024	
		ks	m	ks	m
Najvýznamnejšie hlavné trate	I. a	17	31 308	6	7 942
	I. b	2	260	5	1 445
Hlavné trate	II.	12	2 470	14	18 067
Regionálne trate	III.	21	22 904	22	11 411
Lokálne trate	IV.	2	4 170	1	2 842
Celkom		54	61 112	48	41 707

Kategorizácia tratí Spoločnosti, ktorá sa používa v evidencii prechodných obmedzení traťovej rýchlosti (POTR) je daná predpisom ŽSR „Meranie a vyhodnocovanie geometrickej polohy koľaje meracím vozňom ŽSR“.

Zvýšenie počtu a dĺžky POTR k 31.12.2025 oproti roku 2024 je spôsobené zavedením nevyhnutných technologických POTR súvisiacich s prebiehajúcimi opravnými prácami a modernizáciou tratí.

PREHLAD ZAVEDENÝCH TOTR NA HLAVNÝCH KOLAJACH POĽA KATEGÓRIE TRATE	Kategória	31. decembra 2025		31. decembra 2024	
		ks	m	ks	m
Najvýznamnejšie hlavné trate	I. a	2	533	2	1 255
	I. b	1	15 020	2	11 588
Hlavné trate	II.	2	1 131	1	7 250
Regionálne trate	III.	14	3 557	16	43 688
Lokálne trate	IV.	0	0	1	22
Celkom		19	20 241	22	63 803



Uvedené trvalé obmedzenia traťovej rýchlosti boli zavedené ako náhrada za dlhodobé prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti z dôvodu nevyhovujúceho technického stavu železničných tratí a stavieb pre prevádzku železničnej dopravy, stanovenou traťovou rýchlosťou. Zapracovaním trvalého obmedzenia traťovej rýchlosti do grafikonu vlakovej dopravy sa eliminuje meškanie vlakov, čím sa dosiahne zlepšenie jeho plnenia.

Úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre

Železničná infraštruktúra bola prevádzkovaná nediskriminačným spôsobom pre všetkých dopravcov. V roku 2025 boli tieto služby poskytnuté 48 dopravcom, a to 6 dopravcom osobnej dopravy a 38 dopravcom nákladnej dopravy, 4 dopravcom nákladnej aj osobnej dopravy.

Systém spoplatňovania použitia železničnej infraštruktúry sa uplatňuje v zmysle Opatrenia č. 2/2018 Dopravného úradu zo dňa 7. septembra 2018, ktorým sa určujú úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre a servisným zariadeniam.

ÚHRADA (v tis. EUR)	31. decembra 2025	31. decembra 2024
	103 864	102 739
v tom: Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.	59 674	54 753
Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.	24 595	26 806
Iní dopravcovia	19 595	21 180
v tom: osobná doprava	4 375	4 342
nákladná doprava	15 220	16 838
Úhrady sú uvedené vrátane kompenzácie zo zníženia úhrad pre nákladných dopravcov poskytnutej zo strany MD SR	22 461	22 399

Výkony dopravcov

Z medziročného pohľadu bol zaznamenaný celkový nárast dopravných výkonov o 1 602 tis. vlkm. Na náraste celkových výkonov sa do značnej miery podieľala osobná doprava, kde evidujeme medziročný nárast o 2 767 tis. vlkm. Najväčší nárast mal dopravca Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. na úrovni 2 804 tis. vlkm. Tento nárast bol spôsobený navýšeným počtom objednaných vlkm. U ostatných dopravcov došlo k medziročnému poklesu dopravných výkonov o 37 tis. vlkm.

V nákladnej doprave zaznamenávame medziročný pokles dopravných výkonov o 1 165 tis. vlkm. Najväčší pokles mal dopravca Železničná spoločnosť Cargo Slovensko, a. s. na úrovni 712 tis. vlkm u ostatných dopravcov bol zaznamenaný tiež pokles o 453 tis. vlkm a z toho najväčší pokles mal dopravca RailLog s. r. o. na úrovni 117 tis. vlkm.

VÝKON	m. j.	31. decembra 2025	31. decembra 2024	medziročná zmena v %
Osobná doprava	tis. vlkm	42 559	39 792	6,95
	mil. hrtnm	11 313	10 264	10,22
Nákladná doprava	tis. vlkm	12 559	13 724	-8,49
	mil. hrtnm	14 406	15 929	-9,56
Spolu	tis. vlkm	55 118	53 516	2,99
	mil. hrtnm	25 719	26 193	-1,81



Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry

Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry v roku 2025 bolo realizované v súlade s Čiastkovou zmluvou na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2025 v znení jej Dodatku č. 2 uzatvorenou medzi ŽSR ako manažérom infraštruktúry a Slovenskou republikou ako vlastníkom železničnej infraštruktúry zastúpenou MD SR.

BILANCIA (v tis. EUR)	31. decembra 2025*	31. decembra 2024
Ekonomicky oprávnené náklady	615 900	568 227
v tom náklady na:		
služby poskytované v minimálnom prístupovom balíku	545 877	511 231
služby poskytované v traťovom prístupe k servisným zariadeniam	68 245	55 232
TIP Žilina, TIP Lužianky, TIOP Moldava nad Bodvou a TIOP Trebišov	1 778	1 764
Ekonomicky oprávnené výnosy	609 307	568 218
v tom:		
úhrada od vlastníka železničnej infraštruktúry	493 258	452 197
úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre	81 403	80 340
kompenzácia finančných dopadov	22 461	22 399
výnosy z iných obchodných činností	12 185	13 282
Výsledok hospodárenia za služby	-6 593	-9
Krytie straty nerozdeleným ziskom minulých období	6 593	9
Spolu výsledok hospodárenia	0	0

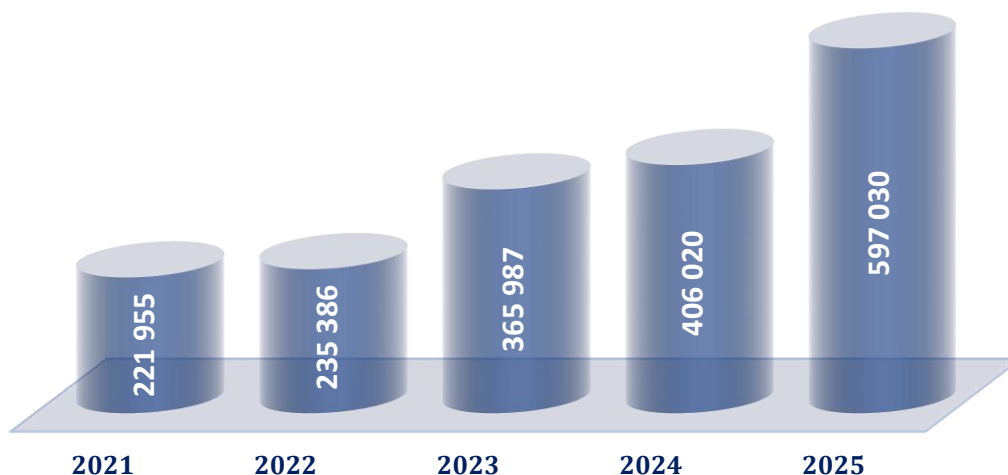
*Údaje v tabuľke sú auditované a sú pred protokolárnym vyhodnotením MD SR.

Úhrada od vlastníka železničnej infraštruktúry - Slovenskej republiky v zastúpení MD SR – na pokrytie ekonomicky oprávnených nákladov súvisiacich so zabezpečením správy a prevádzky železničnej infraštruktúry bola vo výške 493 258 tis. EUR, čím medziročne došlo k nárastu o 41 061 tis. EUR. Na zabezpečenie kompenzácie finančných dopadov zo zníženia úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre pre železničné podniky, ktoré poskytujú dopravné služby v nákladnej doprave v roku 2025, boli pridelené prostriedky zaúčtované do výnosov roka 2025 vo výške 22 461 tis. EUR, čím medziročne došlo k nárastu o 62 tis. EUR.

Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry

Základom pre plánovanie a výstavbu železničnej infraštruktúry bol Vládou SR schválený „Harmonogram prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry“.

Vývoj celkových investičných nákladov medzi rokmi 2021 až 2025
(v tis. EUR)



V roku 2025 boli realizované investičné akcie v celkovej výške 597 030 tis. EUR. Investíciami boli modernizované komponenty železničnej infraštruktúry – železničné stanice, železničný spodok, železničný zvršok, trakčné vedenie, zabezpečovacie zariadenia, oporné múry a výstavba železničných mostov.

Prehľad investičných nákladov v roku 2025	v tis. EUR
Modernizácia, rekonštrukcia a výstavba železničnej infraštruktúry	548 939
Bezpečnosť prevádzky	39 416
Skvalitňovanie služieb pre železničné podniky	6 583
Ostatné (dary, nálezy a ZC DHM a DNM)	2 092
Celkom	597 030

Investičné akcie boli obstarané najmä z kapitálových dotácií v celkovom objeme 498 004 tis. EUR a z vlastných zdrojov a úverov vo výške 96 449 tis. EUR.

ŽSR v roku 2025 prijali peňažné prostriedky z kapitálových dotácií zo zdrojov štátneho rozpočtu a z EÚ fondov	v tis. EUR
Štátny rozpočet/kapitálový transfer	75 133
Štátny rozpočet/Podpora obrany	2 700
Plán obnovy a odolnosti	227 386
Program Slovensko	175 554
CEF - Nástroj na prepájanie Európy	65 836
Celkom	546 608

Stavby s najvyšším objemom prírastku investičných nákladov v roku 2025	v tis. EUR
Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné /A13225/	111 866
Dostavba zriadovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina /A12084/	74 037
Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate štátna hranica ČR/SR - Devínska Nová Ves /A19157/	71 660
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad – Krompachy /A06099/	43 093
ŽST Levice, obnova výhybiek a staničné zabezpečovacie zariadenie, diaľkovo ovládané zabezpečovacie zariadenie ŽST Veľké Kozmálovce; Komplexná rekonštrukcia výhybiek Levice a DOZZ Kalná n. H. (mimo)-Kozárovce (mimo) /A16052/	36 234
Modernizácia koridoru, štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, úsek Čadca - Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR /A10044/	33 424
ŽST Hronský Beňadik - z. Tekovská Breznica - ŽST Nová Baňa, rekonštrukcia dopravnej cesty /A14028/	32 029
Bratislava - Nové Mesto – Bratislava ústredná nákladná stanica, komplexná rekonštrukcia železničného zvršku kol. č. 1, 2 /A16204/	29 277
ŽST Fil'akovo – Výh. Holiša, modernizácia železničného zvršku a železničného spodku /A14032/	23 204
Hlohovec - Alekšince rekonštrukčné práce na zlepšenie dynamiky jazdy /A25013/	12 199
Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou /A13043/	11 324

Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné

Účelom stavby bola elektrifikácia existujúcej jednokol'ajnej železničnej trate v úseku Bánovce nad Ondavou – Humenné v dĺžke 33,5 km. Stavba prioritne riešila vybudovanie trakčného systému jednosmernej trakčnej sústavy 3 kV na izolačnú hladinu 25 kV AC. Zrealizovanie súvisiacej rekonštrukcie predstavovalo najmä, výstavbu zabezpečovacích zariadení, rekonštrukcie a úpravy zariadení a stavieb železničného zvršku a spodku, ocelového mostu, rekonštrukciu trakčnej napájacej stanice ako aj ostatné požadované práce podľa projektovej dokumentácie.

Stavba bola dňa 08. decembra 2025 uvedená do predčasného užívania. Dňa 13. decembra 2025 došlo k vydaniu Protokolu o vyhotovení diela. Odo dňa 12. decembra 2025 bolo možné prevádzkovať trakčné vedenie a napájanie celej stavby, čím sa umožnila prevádzka železničnej dopravy elektrickými súpravami v celom úseku stavby až do Humenného.

Dostavba zriadovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina

Modernizácia železničného uzla Žilina je nevyhnutným predpokladom na vytvorenie plnohodnotného tranzitného železničného koridoru v smere sever – juh, ktorý bude spĺňať požiadavky technické špecifikácie pre interoperabilitu konvenčných železničných systémov Európy. Modernizáciou technickej infraštruktúry budú dosiahnuté parametre podľa Nariadenia EÚ o rozvoji siete TEN-T, ako aj európskych dohôd AGC a AGTC o medzinárodných trasách kombinovanej dopravy.

Počas sledovaného obdobia prebiehali rekonštrukčné práce na pôvodnom podchode z ulice Národná a pokračovali práce na novom podchode pre cestujúcu verejnosť. Postupne sa v smere od Strážova začali aj práce na železničnom spodku kol'ají nepárnej skupiny a s postupným kladením kol'ají. Dňa 30. apríla 2025

bola do koľajiska párnej skupiny zapojená koľaj v smere do ŽST Bytčica a od 01. mája 2025 sa opäť obnovila železničná prevádzka na traťovom úseku Žilina – Rajec.

V smere od Strážova sa pokračovalo na rekonštrukcii železničného mostu ponad Rajčianku budovaním mostných opôr a prípravou na montáž priehradovej ocelevej konštrukcie. Do prevádzky bol odovzdaný most cestného nadjazdu v Strážove, ktorý spojuje ul. Bratislavskú so záhradkárskou osadou a zamestnanci Rušňového depa majú umožnený prístup do zamestnania aj motorovými vozidlami. Uvedením nadjazdu do predčasného užívania boli zrušené posledné dve priecestia na trati Žilina – Bratislava Rača. V ŽST Žilina osobná stanica pokračovala rekonštrukcia železničného mosta ponad Kysuckú ulicu vrátane pozemnej komunikácie pod mostom. Súčasťou komunikácie bol aj chodník pre peších, ktorý bol pre verejnosť sprístupnený počas konania ME 21 UEFA. V smere na Kysucké Nové Mesto prebiehali práce na rekonštrukcii železničného mosta ponad rieku Váh v Budatíne.

V apríli 2025 bola do predčasného užívania odovzdaná nová budova riadenia dopravy. Súbežne s uvedenými prácami sa realizovali káblovody, základy nového trakčného vedenia, preložky káblových vedení ŽSR a pod. Súčasťou stavby bola aj príprava územia pre výstavbu budúcej technicko-hospodárskej údržby v lokalite Strážov. V súvislosti so zmenou trakcie v Uzle Žilina sa v rámci ucelenej časti stavby 97 zrealizovala zmena trakcie na striedavú trakčnú sústavu 25 kV v úseku Púchov – Žilina. Zároveň sa vykonávali stavebné práce na ucelenej časti stavby 99 – úprava budovy trakčnej napájacej stanice, rozvodňa 110 kV a stanovište transformátorov, ktoré boli v apríli 2025 uvedené do predčasného užívania.

V septembri bol do užívania uvedený zrekonštruovaný cestný podjazd v ulici Kysucká, vrátane križovatky Hviezdoslavova – Kálov, ktorý tvorí jednu z hlavných dopravných tepien v Meste Žilina.

V decembri sa do predčasného užívania odovzdala nepárna skupina koľají v ŽST Žilina osobná stanica – nové nástupištia č. 1, 2, 5 a 6 vrátane zastrešenia, železničný zvršok, zrekonštruovaný železničný most ponad rieku Váh v Budatíne, nové trakčné vedenie v celej stanici a dokončený bol aj vestibul pre cestujúcu verejnosť v novej budove riadenia dopravy. Súčasťou vestibulu je nový podchod pre cestujúcich, ktorý slúži k prístupu na nástupištia č. 2, 3 a 4. K dispozícii sú nové výťahy a eskalátory. Vestibul je vybavený modernými informačnými zariadeniami.

Práce na modernizácii železničnej infraštruktúry boli ukončené 12. decembra 2025.

Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate štátna hranica ČR/SR – Devínska Nová Ves

Hlavným účelom stavby je modernizácia technickej infraštruktúry železničnej trate pre dosiahnutie európskych parametrov podľa Nariadenia EÚ o rozvoji siete TEN-T, ako aj medzinárodných dohôd AGC a AGTC o medzinárodných trasách kombinovanej dopravy a národného rozvojového dokumentu „Dlhodobý program rozvoja železničných ciest“ – schválený uznesením vlády SR č. 166/93 a aktualizovaný uznesením vlády SR č. 686/97. Návrh modernizácie traťového úseku zohľadňuje zvýšenie traťovej rýchlosti na rýchlosť do 200 km/h s miestnymi obmedzeniami.

Predmetná stavba pozostáva z modernizácie dvoch úsekov Devínska Nová Ves (mimo) – Malacky a Kúty (mimo) – štátna hranica ČR/SR. Obsahuje 7 ucelených častí stavby, 487 stavebných objektov a 137 prevádzkových súborov. Realizačne zahŕňa stavebné a technologické úpravy na 31,096 km železničnej trate vrátane komplexnej rekonštrukcie železničných staníc Zohor a Malacky a zastávok Devínske jazero, Plavecký štvrtok a Brodské.

Úsek Devínska Nová Ves (mimo) – Malacky

Daný úsek sa skladá z týchto ucelených častí stavby:

- UČS 01: Devínska Nová Ves (mimo) – ŽST Zohor (sžkm 1,384 – 11,750),
- UČS 02: ŽST Zohor (sžkm 11,750 – 13,800),
- UČS 03: Zohor (mimo) – Malacky (mimo) (sžkm 13,800 – 23,200)
- UČS 04: ŽST Malacky (sžkm 23,200 – 25,670)

V rámci ucelenej časti stavby 01 boli v roku 2025 zrealizované prípravné práce, najmä výrub drevín, preložky káblových vedení, realizácia prístupových ciest, betonáž základov trakčného vedenia a osádzanie stožiarov trakčného vedenia. Zrealizovali sa dočasné komunikácie, odkop železničného zvršku a spodku, demontáž koľaje č. 2, búranie nástupíšť a kladenie koľají. Prebiehalo budovanie nástupišťa a novej lávky pre cestujúcich na zastávke Devínske Jazero. Realizoval sa nový cestný most v žkm 4,995 a žkm 9,306, kde prebiehali zemné práce a inštalácia štetovnic LARSEN. Zhotovili sa mostné opory budúcich nadjazdov pri Devínskom Jazere, na ceste medzi Stupavou a Vysokou pri Morave a v ŽST Zohor.

V rámci ucelenej časti stavby 02 zhotoviteľ vybudoval dočasné nástupištia, realizoval stožiare a základy trakčného vedenia, preložky káblových vedení a práce na podchode. Ďalej sa vykonali zemné práce na železničnom spodku, búranie betónových konštrukcií, betonáž základov trakčného vedenia, demontáž osvetľovacích stožiarov, betonáž základov nových stožiarov, pokladanie 6 kV kábla a kanalizácie pod nástupišťom. Prebiehali kabelizačné práce na rozhlasových a informačných zariadeniach, ako aj na kamerovom systéme nástupišťa a podchodu. Súčasne bol vykonaný zásyp nástupišťa. Na stavebnom objekte ŽST Zohor – zastrešenie nástupíšť bola realizovaná drenáž a výkop základov.

Na ucelenej časti stavby 03 prebieha územné konanie. Na ucelenej časti stavby 04 je územné konanie ukončené a prebieha majetkovo-právne vysporiadanie.

Úsek Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR

Daný úsek sa skladá z nasledovných ucelených častí stavby:

- UČS 10: ŽST Kúty (mimo) – štátna hranica SR/ČR, 2.časť (sžkm 68,090 – 71,600),
- UČS 11: Brodské (mimo) – Brodské (sžkm 71,600 – 72,750),
- UČS 12: Brodské (mimo) – štátna hranica (sžkm 72,750 – 74,900)

V sledovanom období bola 1. traťová koľaj uvedená do predčasného užívania v rámci ucelenej časti stavby 10 – 12. Druhá traťová koľaj a súvisiace stavebné objekty a prevádzkové súbory boli v realizácii.

V rámci ucelenej časti stavby 10 sa vykonalo búranie priepustu, betonáž podkladového betónu a stien, realizácia protihlukových stien vrátane vrtania a betonáže pilot, práce na stanovišti transformátorov, sanácia základovej škáry, betonáž dosky, čistenie prístupovej cesty, osadenie dopravného značenia a montáž brány trakčného vedenia 109–110.

V rámci ucelenej časti stavby 11 boli zrealizované práce na železničnom zvršku, odstránenie záporového paženia HEB, práce na podchode na zastávke Brodské vrátane podkladového betónu a izolácií a realizácia nového cestného mosta v žkm 72,138, kde prebiehalo debnenie a armovanie mostovky.

V rámci ucelenej časti stavby 12 sa uskutočnila prestavba železničného mosta v žkm 73,232, vrátane tryskovej injektáže, demolácie, výkopu základov a betonáže podkladového betónu. Pri prestavbe železničného mosta v žkm 73,489 bola realizovaná betonáž podkladového betónu, debnenie a armovanie základov opôr a podpery a následná betonáž základov.

Ucelené časti stavby 10, 11 a 12 boli zaradené do predčasného užívania dňa 13. decembra 2025.

Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad – Krompachy

Projekt je rozdelený na etapy A.1 a A.2.

Etapa A.1 sa týka úseku Poprad – Vydrník. V rámci tejto modernizácie sa plánuje zvýšenie traťovej rýchlosti na úsekoch, kde je to technicky možné, výstavba nového tunela Španí Háj, modernizácia železničnej infraštruktúry vrátane trakčného vedenia, zabezpečovacieho zariadenia a preložiek inžinierskych sietí a realizácia opatrení na zvýšenie bezpečnosti a komfortu cestujúcich. V roku 2025 boli zrealizované výrubové a prípravné práce pre budúcu výstavbu hlavných objektov, modernizácia trakčného vedenia v stavebnom objekte Hozelec – Poprad a ŽST Poprad-Tatry, prestavby železničných mostov nad cestou I/67 a nad riekou Poprad. V polovici apríla 2025 bola do predčasného užívania uvedená nová komunikácia pri Husom potoku, ktorá bude slúžiť ako obchádzková trasa počas plánovanej uzávery cesty I/66 (Štefánikova ulica). Zrealizovali sa tiež úpravy asfaltových povrchov na Levočskej ulici a Brokoffovej ulici (tzv. Turnička).

V máji došlo k uzávere cesty I/66, počas ktorej prebiehajú práce na železničných mostoch ponad cestu a uzávera cesty bude trvať do septembra 2026.

V júli boli zahájené práce na východnom portáli jednorúrovňového dvojkolajného tunela Španí Háj s dĺžkou 711 metrov. Lehota na zhotovenie tunela je stanovená na 18 mesiacov.

Etapa A.2 sa týka úseku Vydrník – Markušovce, v roku 2025 na tomto úseku pokračovala projektová príprava v rozsahu spracovania projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie v rozsahu realizácie stavby, výber zhotoviteľa stavby je pred ukončením.

ŽST Levice, OV + SZZ, DOZZ ŽST Veľké Kozmálovce Komplexná rekonštrukcia výhybiek Levice a DOZZ Kalná n. H. (mimo) – Kozárovce (mimo)

Cieľom projektu bolo odstránenie nevyhovujúceho stavu železničného zvršku v ŽST Levice (výmena výhybiek, podbitie koľají v ŽST a príľahlých traťových úsekoch) a modernizácia staničného a traťového zabezpečovacieho zariadenia, ktoré umožňuje diaľkové riadenie dopravnej prevádzky na úseku ŽST Kalná nad Hronom – ŽST Levice – ŽST Veľké Kozmálovce, v celkovej dĺžke 18,196 km. Pôvodné staničné a traťové zabezpečovacie zariadenie 2. kategórie v ŽST Levice a ŽST Veľké Kozmálovce, resp. na trati do ŽST Kalná nad Hronom a ŽST Kozárovce bolo nahradené novým zabezpečovacím zariadením 3. kategórie (AH) a po ukončení projektu bude dispečersky riadená prevádzka zo ŽST Levice (DOZZ). V rámci projektu boli zároveň upravené priecestné zabezpečovacie zariadenie na dotknutých traťových úsekoch a ŽST a signalizácia vyvedená do riadiaceho centra v ŽST Levice.

Stavenisko bolo zhotoviteľovi odovzdané dňa 17.01.2025. Projekt pozostával z dvoch samostatných, ale vzájomne funkčne a stavebne previazaných stavieb:

„Stavba A“ – ŽST Levice, obnova výhybiek a staničného zabezpečovacieho zariadenia. Stavba bola uvedená do predčasného užívania dňa 12. septembra 2025.

„Stavba B“ – Diaľkové ovládanie zabezpečovacieho zariadenia ŽST Veľké Kozmálovce. Stavba bola uvedená do predčasného užívania dňa 09. decembra 2025.

Stavba bola ukončená 30. decembra 2025 vydaním Preberacieho protokolu pre dielo.

Modernizácia koridoru, štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, úsek Čadca – Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR

Predmetom projektu bola modernizácia jestvujúcej dvojkoľajnej železničnej trate 106D Žilina – Čadca – Mosty u Jablunkova CZ, v úseku Čadca Svrčinovec zastávka/mimo/ – štátna hranica SR/ČR.

V roku 2025 prebiehala výluka 2. traťovej koľaje, kde sa zdemontovali koľajové polia a po úprave zemnej pláne sa začalo s realizáciou železničného spodku, odvodňovacích zariadení (priekopy a trativody) a káblových chráničiek. Práce pokračovali aj na rekonštrukcii priepustov realizáciou kamenných obkladov na výtokových častiach, na sklze a vsakovacej šachte. Na novej zastávke Svrčinovec bolo vybudované nové nástupište pri koľaji č. 2 a položila sa zámková dlažba vrátane montáže prístreškov pre cestujúcich. Súbežne prebiehala rekonštrukcia železničných mostov č. 1 a č. 3. V novom trasovaní železničnej trate sa pokračovalo s výstavbou nových železničných mostov č. 4 a č. 6. Na nových zárubných múroch pri koľaji č. 1 boli zrealizované terénne úpravy. Na novej lávke pre cestujúcu verejnosť na železničnej zastávke Svrčinovec sa realizovali žľaby, zvislé zvody, odvodňovacie rúry a dokončovacie práce na schodištiach. Súbežne prebiehali práce na budovaní základov protihlukovej steny a následne na montáži soklových panelov. V rámci odboru 35 – elektrotechnika a energetika boli položené káble 6 kV a realizovalo sa osvetlenie.

V rámci projektu bol vybudovaný nový cestný podjazd do osady Kullovci a prebiehali práce na stabilizácii zosuvu v tesnej blízkosti štátnej hranice. Súčasťou modernizačných prác bolo aj dobudovanie nového trakčného vedenia a uvedenie nových technológií do prevádzky. V záverečnej fáze výstavby bolo zrealizované napojenie zmodernizovanej časti železničnej trate, ktorá je vedená v pôvodnom smerovaní do novovybudovanej preložky železnice.

Stavba bola ukončená dňa 12. decembra 2025 uvedením zmodernizovanej železničnej infraštruktúry do predčasného užívania.

ŽST Hronský Beňadik – z. Tekovská Breznica - ŽST Nová Baňa, rekonštrukcia dopravnej cesty

Predmetom projektu bola rekonštrukcia železničného zvršku a spodku koľaje jednokoľajnej trate v úseku Hronský Beňadik – Nová Baňa (mimo), čím sa zvýšila únosnosť podvalového podlažia, čo spolu s vybudovaním účinného odvodnenia prispeje k odstráneniu dlhotrvajúcich obmedzení traťovej rýchlosti. Pôvodne sa na jednotlivých častiach riešeného úseku pohybovala dovolená traťová rýchlosť od 60 do 80 km/h – po vynútenom obmedzení pre zlý stav sa ponížila na 30 km/h). Optimalizáciou smerového vedenia a parametrov oblúkov trate sa zvýši na 70 až 100 km/h, čo umožní skrátenie cestovných časov v danom úseku.

V stavebných objektoch SO 32–01 a SO 32–04 boli statickými záťažovými skúškami zistené nevyhovujúce hodnoty únosnosti podvalového podlažia. Skúšky boli realizované v rôznych staničeniach a úrovniach podvalového podlažia certifikovaným skúšobným laboratóriom. Z dôvodu nevyhovujúcich hodnôt bolo nevyhnutné prehodnotiť a prepracovať návrhy sanácie jednotlivých typov podvalového podlažia. Išlo o práce navyše, so značným časovým a finančným dopadom na dielo. Bez dokončenia sanácie predmetných stavebných objektov nebolo možné uskutočniť ďalšie stavebné práce a úkony spojené s realizáciou ostatných významných stavebných objektov a prevádzkových súborov diela, ktoré nadväzujú na tento stavebný objekt ako napr.: železničný zvršok, trakčné vedenie, zabezpečovacia technická a oznamovacia technika a pod.

Pri prácach na rekonštrukcii priepustov v žkm 19,654 a 18,206 bol zhotoviteľom zistený nevyhovujúci stav kamenných opôr priepustov a ich založenia. Opory boli budované z kamenných blokov, ktoré sa uvoľnili

po odstránení nosnej dosky. Opory priepustu boli založené na nespevnenom zvetralom základe. V čase projektovej prípravy nebolo možné z dôvodu nepretržitej železničnej prevádzky identifikovať skutočný technický stav spodnej stavby predmetných objektov, resp. zariadenia železničného spodku.

Dňa 27. marca 2025 zhotoviteľ oznámil kolíziu stavby s neznámym stavebným dielom v úseku Hronský Beňadik – Nová Baňa v žkm 26,965. Šlo o kolíziu odvodnenia zemného telesa so stavebným dielom križujúcim zemné teleso. Pri výkopových prácach na odvodnení železničného spodku bola poškodená klenba tohto objektu, pričom zhotoviteľ stavby zistil, že ide o časť banského diela – Hronskú dedičnú štôľňu Graner – Neufang. Štôľňa, ktorá v minulosti slúžila na odvodnenie baní v severnom novobanskom rudnom revíri s vyústením do rieky Hron, je pozostatkom bývalej sústavy vodných stavieb a zariadení z okolia Banskej Štiavnice, t. j. historická stavba, naďalej funkčná, avšak nezaznamenaná v pasportochoch a evidenciách ŽSR spôsobom, aby s ňou bolo možné uvažovať, resp. predvídať jej situovanie vo vzťahu k telesu dráhy z hľadiska trasovania, resp. smerového a výškového vedenia.

V rámci projektu prebehla rekonštrukcia železničného zvršku v ŽST Hronský Beňadik a rekonštrukcia železničného zvršku v úseku ŽST Hronský Beňadik – ŽST Nová Baňa v celkovej dĺžke 11,175 km. Zároveň boli zrekonštruované nástupištia v ŽST Hronský Beňadik a v zastávke Tekovská Breznica prebehla rekonštrukcia zabezpečovacích zariadení, železničných priecestí, odvodňovacích zariadení a trakčného vedenia.

Stavba bola ukončená dňa 12. septembra. 2025.

Bratislava Nové Mesto – Bratislava ústredná nákladná stanica, komplexná rekonštrukcia železničného zvršku koľaj č. 1, 2

Predmetom stavby bola rekonštrukcia oboch traťových koľají (koľaj č. 1 – 4,334 km; koľaj č. 2 – 4,328 km) v medzistaničnom úseku medzi ŽST Bratislava Nové Mesto a Bratislava ÚNS (Ústredná nákladná stanica). Realizácia stavby bola zahájená dňa 14.02.2025 odovzdaním staveniska zhotoviteľovi. Stavebné práce zahrňovali predovšetkým rekonštrukciu železničného spodku a zvršku medzi ŽST Bratislava Nové Mesto a ŽST Bratislava ÚNS (koľaj č. 1: 6,231 km – 10,565 km; koľaj č. 2: 6,239 - 10,567 km), rekonštrukciu troch železničných priecestí, kompletnú rekonštrukciu trakčného vedenia vrátane vybudovania nových trakčných základov s novými trakčnými stožiarimi (vrátane výzbroje stožiarov), výmenu trolejového drôtu a nosného lana, rekonštrukciu 2 mostov, úpravu komunikácií v styku s priecestiami, úpravu zabezpečovacích a oznamovacích zariadení (napr. osadenie nových vchodových návěstidiel s predzvestami na nové betónové základy, jestvujúce telefónne objekty boli napojené novými káblami).

V rámci projektu došlo v danom úseku odstránením traťových obmedzení k zvýšeniu traťovej rýchlosti na 80 km/hod (s miernym znížením na 70 km/h na priecestí s Ivankou cestou). Pôvodná traťová rýchlosť na celom úseku bola 60 km/h, pre zlý stav trate bola znížená na koľaji č. 2 na 30 km/h, čo predlžovalo čas prejazdu vlakov týmto úsekom o vyše 4 minúty.

Stavba bola ukončená dňa 12. decembra 2025.

ŽST Fil'akovo – Výh. Holiša, modernizácia železničného zvršku a železničného spodku

Cieľom projektu bola rekonštrukcia jestvujúcej 8,4 km dlhej jednokoľajnej neelektrifikovanej železničnej trate s rozchodom 1435 mm medzi ŽST Fil'akovo a výhybnou Holiša. Jednalo sa o úsek spôsobujúci druhý najväčší súhrn meškaní vlakov na celej sieti ŽSR. Od roku 2017 tu bola pre zlý stav trate na úseku v dĺžke až

7,25 km znížená traťová rýchlosť z pôvodných 100 km/h na iba 50 km/h, čo predlžovalo čas prejazdu vlaku týmto úsekom o takmer 5 minút. Zároveň vznikalo ďalšie zdržanie, ktoré bolo spôsobené vynúteným dlhším čakaním vlakov v staniach na oneskorený prejazd protiúložného vlaku, a to aj na naväzujúcich jednokoľajných úsekoch. V mnohých prípadoch to spôsobovalo niekoľkonásobne väčšie meškania osobných vlakov na celom južnom ťahu Bratislava - Zvolen - Košice. Rekonštrukciou technickej infraštruktúry železničnej trate v úseku Fil'akovo – Holiša boli uvedené príčiny významných meškaní vlakov odstránené. Zároveň došlo k zvýšeniu bezpečnosti prevádzky a cestujúcich (napr. obnovou železničného zvršku vrátane úpravy zabezpečovacieho zariadenia), zvýšeniu pôvodnej traťovej rýchlosti (zo 100 km/h na 120 km/h s miestnym obmedzením na 100 km/h v oblúku v km 149,869 – 150,228), zvýšeniu kultúry, komfortu a plynulosti cestovania.

Dňa 21. februára 2025 došlo k odovzdaniu staveniska zhotoviteľovi. Predmetom stavby bola komplexná rekonštrukcia a obnova súčastí železničného zvršku a v niektorých úsekoch trate aj dobudovanie v pôvodnom stave absentujúcej konštrukcie železničného spodku formou podkladových vrstiev a odvodňovacích zariadení. Realizáciou stavby boli v železničných zastávkach Fil'akovo, Prša a Holiša odstránené pôvodné nízke nástupištia, ktoré boli nahradené novými zvýšenými. Na nástupištiach boli osadené prístrešky pre cestujúcich (okrem zastávky Fil'akovo zastávka, kde túto funkciu už plní zrekonštruovaná budova s čakárňou pre cestujúcich).

Jestvujúce priepusty boli zrekonštruované v rôznych rozsahoch v závislosti od zistených nedostatkov. Došlo k rekonštrukcii mostov, nízkonapäťových rozvodov, prípojok, modernizácii osvetlenia nástupíšť a úprav zabezpečovacích zariadení. Pôvodné závory, ktoré boli doposiaľ ovládané mechanicky, sú po obnove ovládané v automatickom režime.

Na železničnom zvršku sa vykonávalo brúsenie koľajníc, osadzovala sa výstroj trate ako sú hektometre, kilometrovníky, zaist'ovacie značky. Na železničnom spodku sa realizovalo zakrývanie káblovej trasy, čistenie odvodnenia, vybudovanie nástupíšť a so zábradlím, montáž osvetľovacích stožiarov. Vybudovanie základov pre zabezpečovacie zariadenia, montáž elektroinštalácie, osadenie návěstidiel a uvedenie zabezpečovacích systémov do prevádzky.

Stavba bola ukončená preberacím protokolom zo dňa 15. decembra 2025.

Hlohovec – Alekšince rekonštrukčné práce na zlepšenie dynamiky jazdy

Dôvodom rekonštrukcie bolo uskutočnenie stavebných prác železničného zvršku v úseku ŽST Alekšince - ŽST Hlohovec, km 10,449 - 22,351 s cieľom obnovenia projektovanej traťovej rýchlosti na 100 km/h, zvýšenia komfortu, zabezpečenia dlhodobej prevádzkyschopnosti železničnej trate a zníženia nákladov na jej údržbu.

Stavebné práce boli realizované na železničnom zvršku v úsekoch Alekšince-Rišňovce, Rišňovce a Rišňovce – Hlohovec. Boli vykonané úpravy priepustov, uskutočnené rekonštrukcie železničných priecestí v žkm 11,767; 13,434; 16,255; 20,279, a ostatné práce v zmysle návrhu technického riešenia.

Súčasťou plnenia bolo aj vypracovanie a dodanie kompletnej dokumentácie v súlade s platnými právnymi predpismi a internými riadiacimi aktmi obstarávateľa.

Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou

Predmetom projektu bolo uskutočnenie stavebných prác týkajúcich sa výstavby elektrifikácie trate Moldava nad Bodvou – Haniska pri Košiciach a prác na súvisiacej železničnej infraštruktúre železničnom zvršku, železničnom spodku, zabezpečovacej a oznamovacej technike. Stavba bola líniového charakteru, účelom bola zmena motorovej trakcie na energeticky výhodnejšiu elektrickú trakciu. Celková dĺžka elektrifikácie úseku trate predstavovala 21,5 km trate.

Stavba bola ukončená preberacím protokolom dňa 13. decembra 2024.

V priebehu roka 2025 došlo k realizácii prác, ktoré vzhľadom na technologický postup bolo možné vykonať až po termíne predčasného užívania. Z finančného hľadiska prebehla dofakturácia a porealizačné majetkovo-právne vysporiadanie.

Dňa 13. decembra 2025 skončila ročná lehota na odstraňovanie vád a nedorobkov zistených správcami a stavebným dozorom pri dielčích preberacích konaniach na stavebných objektoch a prevádzkových súboroch (spolu 308 objektov). Zároveň sa v tejto lehote s ohľadom na konanie neznámeho páchatel'a, ktorý odcudzil vybrané časti zariadení a infraštruktúry, obnovoval stav na funkčný, aby po tomto dátume mohla vydať prevádzka pokyn na zaradenie traťového úseku do používania, s ohľadom na nový grafikon železničnej dopravy.

Počnúc decembrom 2025 bol celý traťový úsek z Hanisky do Moldavy nad Bodvou v predčasnom užívaní. Kolaudácia bola po dohode a preštudovaní si rozsahu dokladovej časti zo strany povoloňovacieho úradu dohodnutá v termíne od 02/2026 do 05/2026.

Predprojektová príprava strategických zámerov ŽSR

Do fázy predprojektovej prípravy stavieb patrí proces spracovania štúdie uskutočniteľnosti a proces posudzovania vplyvov stavby na životné prostredie.

V roku 2025 boli oficiálne ukončené práce na štúdiách uskutočniteľnosti pre modernizáciu železničného uzla Bratislava v úseku Bratislava Predmestie – Bratislava Filiálka a pre výstavbu nových železničných tratí Bratislava Lamač – Lozorno a Bratislava-Vajnory – Pezinok. Štúdiá pojednávajúca o obnovení železničnej dopravy na ŽST Bratislava Filiálka, ešte bude v roku 2026 posudzovaná zo strany Útvary hodnoty za peniaze. Štúdiá dvoch regionálnych tratí sa ukázala ako vysoko nenávratná pre výstavbu novej trate Bratislava-Vajnory – Pezinok, v rámci trate Lamač – Lozorno bol návratný iba variant, ktorý odporúča zriadenie zastávok na novej vysokorýchlostnej trati v úseku Bratislava-Lamač – Bratislava západ.

Uzol BA-úsek Predmestie-Filiálka

Predmetom štúdie uskutočniteľnosti v oblasti technického a prevádzkového riešenia a následne ekonomického posúdenia bol úsek trate Bratislava predmestie (mimo) – Bratislava filiálka s novou železničnou stanicou Bratislava filiálka, s pokračovaním do zóny Mlynské Nivy. Práce pozostávali z návrhu dvoch alternatív prevádzkového konceptu, aktualizácie dopravného modelu, analýzy možnosti realizovať stavbu v piatich základných variantoch s výberom dvoch najperspektívnejších variantov, vypracovania stavebnotechnického riešenia vybraných variantov a výpočtu ich nákladov, spracovania CBA analýzy a návrhu optimálneho riešenia vrátane modelu financovania a harmonogramu.

Vysokorýchlostná trať prepojenia krajín V4

Národná štúdia uskutočniteľnosti vysokorýchlostnej trate prepojenia krajín V4 slúži ako podklad pre strategické rozhodnutia vlády SR a MD SR o ďalšej príprave a realizácii projektu a jeho hlavných parametroch. Úlohou štúdie bolo nájsť dopravne, technicky, ekonomicky a ekologicky uskutočniteľné, územne priechodné a prínosné riešenie, zahrňujúc traťové úseky na území SR v rámci medzinárodného projektu V4 Budapešť – Bratislava – Praha – Varšava.

V októbri 2025 bol vydaný schvaľovací protokol zo strany MD SR k štúdií Národná štúdia uskutočniteľnosti vysokorýchlostnej trate prepojenia krajín V4.

Na základe zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov prebiehal v roku 2025 proces posudzovania vplyvov na životné prostredie pre projekty Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva VÝCHOD, Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD a zdvojkolajnenie železničnej trate Devínska Nová Ves – Marchegg štátna hranica.

Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva VÝCHOD

Posudzovaná modernizácia východnej časti železničného uzla Bratislava zahŕňa železničnú infraštruktúru v úsekoch: ŽST Bratislava hlavná stanica (mimo) – ŽST Bratislava-Rača (mimo), ŽST Bratislava hlavná stanica (mimo) – ŽST Bratislava-Vajnory, odbočka Vinohrady, odbočka Močiar – ŽST Bratislava-Nové Mesto, ŽST Bratislava-Nové Mesto (mimo) – ŽST Bratislava hlavná stanica (mimo) a plánovanú výstavbu centra riadenia dopravy v ŽST Bratislava-Nové Mesto.

Modernizácia železničnej trate bude spočívať v skvalitnení jej technických parametrov prostredníctvom zvýšenia jej technickej vybavenosti so súčasným zvýšením rýchlosti a priepustnosti tratí. Cieľom modernizácie je dosiahnutie európskych parametrov železničnej trate podľa medzinárodných dohôd, zvýšenie bezpečnosti železničnej prevádzky, ako aj bezpečnosti cestujúcej verejnosti, dosiahnutie interoperability a zníženie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie bolo koncom roka vydané záverečné stanovisko zo strany príslušného orgánu. Vzhľadom na odvolanie sa voči záverečnému stanovisku zo strany verejnosti, beží rozporové konanie. V roku 2026 sa očakáva potvrdenie právoplatnosti záverečného stanoviska zo strany príslušného orgánu.

Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD

Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia západnej časti železničného uzla Bratislava. Do tejto vetvy je zaradená železničná infraštruktúra na území mesta Bratislava v úseku za ŽST Devínska Nová Ves po portály železničných tunelov ŽST Bratislava hlavná stanica. Celková dĺžka riešeného úseku je 10,7 km.

Vo všeobecnosti je aj v rámci tejto modernizácie účelom skvalitnenie súčasných technických parametrov trate s cieľom zabezpečenia dostatočnej kapacity (priepustnosti) trate pre súčasný aj výhľadový rozsah železničnej dopravy, zvýšenia maximálnej traťovej rýchlosti, zvýšenia bezpečnosti železničnej dopravy, uvedenia zastaraných a opotrebovaných konštrukčných častí a technického vybavenia železničnej siete do normového stavu.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie bolo v roku 2025 vydané zo strany príslušného orgánu právoplatné záverečné stanovisko.



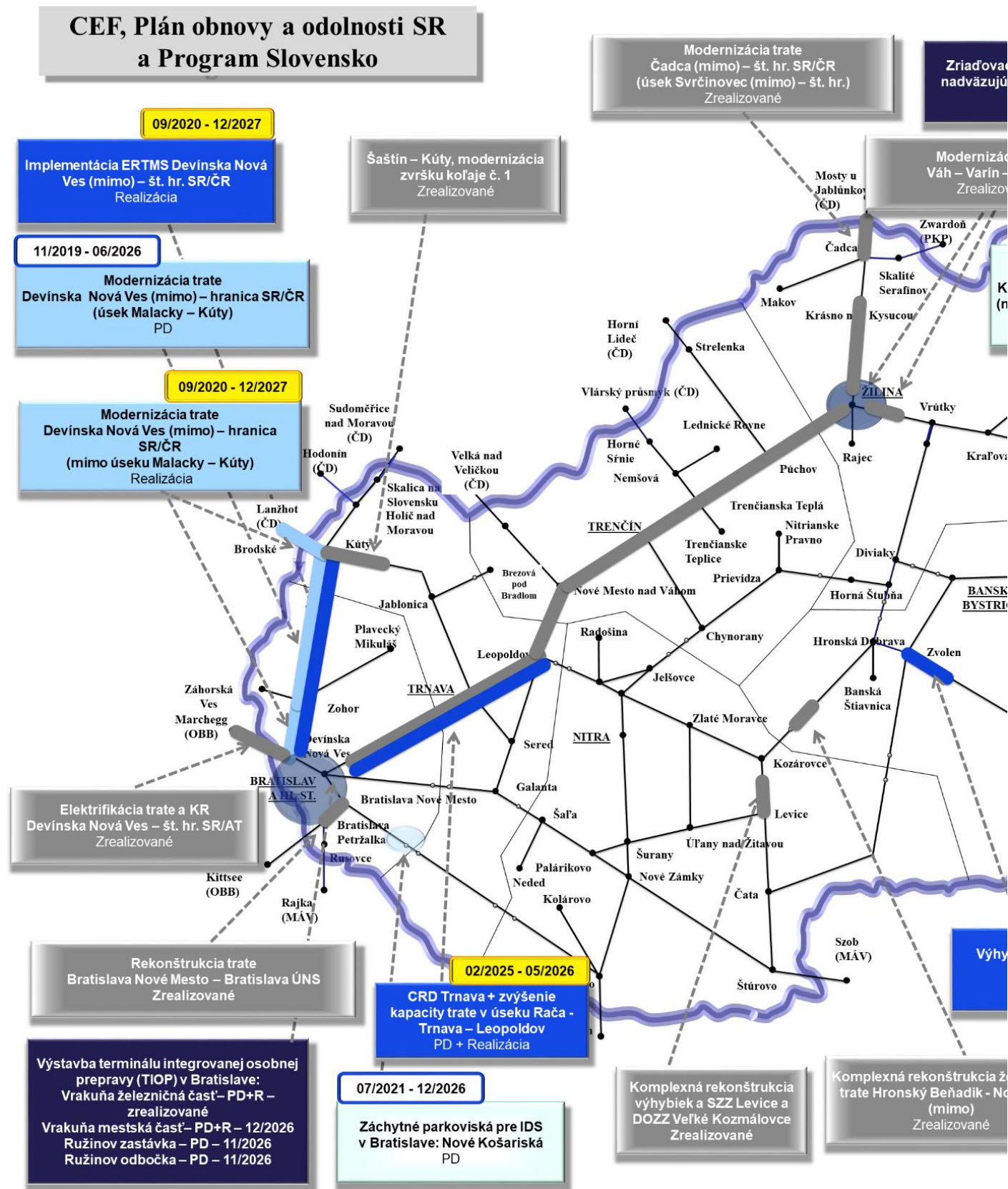
Zdvojkolaženie železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SK/AT (Marchegg)

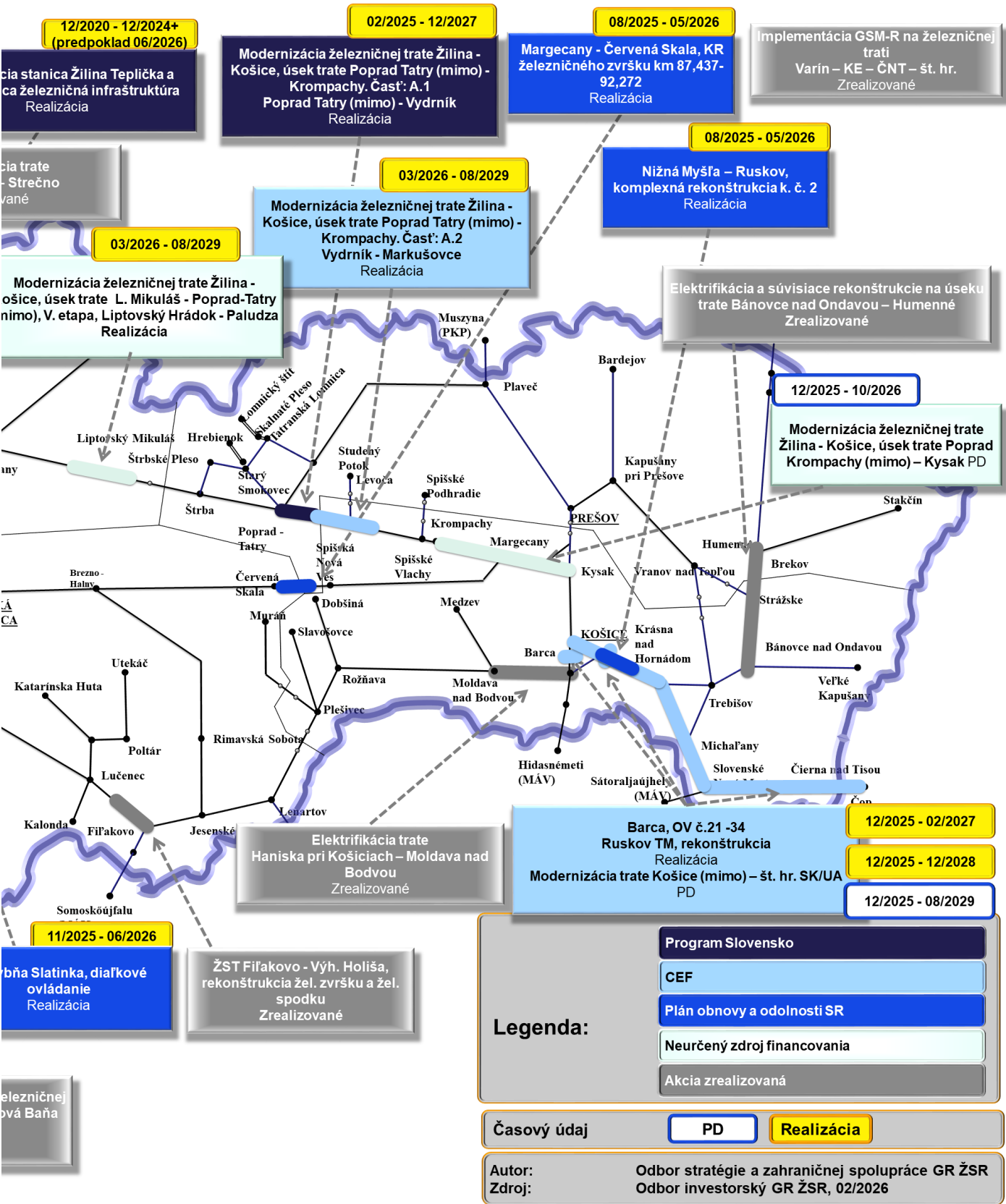
Predmetom navrhovanej činnosti je dostavba druhej traťovej koľaje od štátnej hranice medzi Slovenskom a Rakúskom po ŽST Devínska Nová Ves vrátane ŽST Devínska Nová Ves. Dĺžka stavby je 4,49 km.

V zmysle Dohody medzi rezortnými ministerstvami Slovenskej a Rakúskej republiky o výstavbe severného železničného prepojenia je cieľom navrhovanej činnosti zosúladienie strategických zámerov oboch krajín. Zdvojkolažením traťového úseku od štátnej hranice po ŽST Devínska Nová Ves dôjde k zvýšeniu dopravnej kapacity existujúcej jednokoľajovej trate a k napojeniu sa na zdvojkolaženú trať od Viedne po rieku Morava. Predmetom hlavných činností pri realizácii bude stavba železničného mosta cez rieku Morava (od štátnej hranice), 5 kratších mostov, rozšírenie existujúceho zemného telesa pre polozenie druhej traťovej koľaje a modernizácia ŽST Devínska Nová Ves.

Vzhľadom nato, že koncom roka 2024 bol v rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie príslušným orgánom vydaný rozsah hodnotenia, v roku 2025 prebiehali práce na príprave podkladov pre obstaranie zhotoviteľa Správy o hodnotení a zhotoviteľa kompletnej projektovej prípravy až po povolenie stavby. Vyhlásenie verejného obstarávania pre fázu projektovej prípravy sa očakáva v priebehu roka 2026.

Nasledujúca mapa znázorňuje projekty spolufinancované Európskou úniou, na ktorých ŽSR aktuálne pracujú. Projekty sú farebne rozlíšené podľa jednotlivých prioritných osí:





Ekonomické a finančné ukazovatele

Hospodárenie spoločnosti

ŽSR dosiahli za rok 2025 záporný výsledok hospodárenia. Medziročný vývoj nákladov bol výrazne ovplyvnený vyššími nákladmi na osobné náklady a spotrebované nákupy a služby.

NÁKLADY A VÝNOSY (tis. EUR)	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Náklady	744 477	686 647
<i>v tom</i>		
Osobné náklady	403 760	377 452
Amortizácia dlhodobého majetku	61 635	69 245
Spotrebované nákupy	143 159	125 788
Výnosy	744 362	695 447
<i>v tom</i>		
Úhrada za prístup k železničnej infraštruktúre	81 446	80 365
Prevádzkový transfer na prevádzkovanie ŽI	515 719	474 596
Predaj trakčnej energie	87 846	78 486
<i>Výsledok hospodárenia pred zdanením</i>	<i>3 404</i>	<i>14 108</i>
Výsledok hospodárenia ŽSR	-115	8 800
Ostatné súčasti komplexného výsledku	2 778	2 062
Ostatný komplexný výsledok	2 663	10 862

Dlhodobé aktíva tvoria 94 % z celkového objemu aktív. Majetok železničnej infraštruktúry, ktorý ŽSR spravujú v zmysle zákona, bol v účtovnej hodnote 4 479 306 tis. EUR.

AKTÍVA (v tis. EUR)	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Dlhodobé aktíva	4 724 943	4 226 158
<i>v tom:</i>		
Dlhodobý hmotný majetok	4 685 252	4 196 594
Krátkodobé aktíva	297 898	277 822
<i>v tom:</i>		
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku	11 613	12 781
Zásoby	16 771	18 150
Peniaze a peňažné ekvivalenty	202 577	144 500
Spolu aktíva	5 022 841	4 503 980



Vlastné imanie tvorí z celkového objemu pasív 31 %. Dlhodobé záväzky sa zvýšili o 407 403 tis. EUR, čo bolo spôsobené najmä príjmom investičných dotácií k dlhodobému majetku.

PASÍVA (v tis. EUR)	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Vlastné imanie	1 580 574	1 572 780
<i>v tom</i>		
Základné imanie	797 566	797 566
Kapitálové fondy	524 084	516 175
Dlhodobé záväzky	3 024 556	2 617 153
<i>v tom</i>		
Štátne dotácie a dotácie EÚ	2 719 129	2 317 329
Krátkodobé záväzky	417 711	314 047
<i>v tom</i>		
Krátkodobá časť úveru	7 437	14 620
Krátkodobé záväzky z obchodného styku	216 670	134 860
Spolu pasíva	5 022 841	4 503 980

Finančné ukazovatele

	m. j.	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Výsledok hospodárenia	v tis. EUR	-115	8 800
Pomerové ukazovatele likvidity			
Bežná likvidita		0,59	0,75
Celková likvidita – priemerná		0,65	0,84
Ukazovatele nákladovosti			
Nákladovosť	%	100,02	98,73
Mzdová náročnosť	%	35,82	36,43
Ukazovatele zadlženosti			
Koeficient samofinancovania	%	71,96	75,21
Celková zadlženosť	%	28,04	24,79
Miera zadlženosti vlastného imania	%	38,96	32,96
Ukazovatele produktivity práce			
Z výnosov	EUR/zam.	57 992	54 242
Z výkonov	vlkm/zam.	4 294	4 174

Trvalo udržateľný rozvoj

Kultúra bezpečnosti

Vedenie ŽSR sa stotožňuje s Európskym vyhlásením o kultúre bezpečnosti železníc, ktorá je prejavom záväzku vedúcich predstaviteľov a orgánov v celom európskom železničnom odvetví zvyšovať informovanosť a podporovať pozitívnu kultúru bezpečnosti. Pozitívnu kultúrou bezpečnosti sa posilňujú účinky systému riadenia bezpečnosti a zlepšuje sa schopnosť a účinnosť riadenia bezpečnosti. Podpísanie tejto deklarácie je silným symbolickým aktom, ktorým sa Železnice Slovenskej republiky zaväzujú neustále zlepšovať svoju kultúru bezpečnosti.

Bezpečnosť železničnej dopravy

Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov definuje, ktoré udalosti pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe sú považované za nehody. ŽSR vykonávajú štatistickú evidenciu nehôd a ich následkov, zisťovanie príčin ich vzniku s cieľom prijať opatrenia na prevenciu opakovania nehôd a zvýšenie úrovne bezpečnosti železničného systému.

DRUH NEHODY	31. decembra 2025 Spolu/ŽSR *	31. decembra 2024 Spolu/ŽSR *	Rozdiel Spolu/ŽSR *
Zrážka vlaku	7/3	13/6	-6/-3
Vykoľajenie vlaku	2/2	2/2	0/0
Nehoda na priecestí	20/0	27/1	-7/-1
Požiar koľajového vozidla	2/0	10/0	-8/0
Zranenie osoby spôsobené pohybom koľajového vozidla	111/2	107/0	+4/+2
Iné nehody	4/2	9/4,3	-5/-2,3
NÁSLEDKY NEHÔD			
Smrť - užívateľ priestestia	4/0	13/7	-9/-7
Smrť - neoprávnená osoba v železničných priestoroch	89/0	90/0	-1/0
Smrť - zamestnanec	3/1	0/0	+3/+1
Smrť - cestujúci	0/0	2/0	-2/0
Smrť - iná osoba na nástupišti	0/0	0/0	0/0
Smrť - iná osoba mimo nástupišťa	0/0	0/0	0/0

* Celkový počet a medziročný rozdiel počtu nehôd a ich následkov na tratiach ŽSR/nehody a ich následky zavinené zariadeniami alebo zamestnancami ŽSR.

Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci

Na základe povinností, vyplývajúcich z § 5, 6 a 9 zákona č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (zákon o BOZP), ŽSR zabezpečujú preventívnu kontrolnú činnosť, zameranú na dodržiavanie bezpečných pracovných postupov pri pracovnej činnosti, používanie predpísaných resp. pridelených osobných ochranných pracovných prostriedkov pri práci, dodržiavanie pracovnej disciplíny a ďalšie povinnosti vyplývajúce

z vnútorných predpisov, vyhlášok a zákonov. ŽSR vykonávajú komplexné previerky pracovísk na zistenie stavu pracovného prostredia a pracovných podmienok z pohľadu BOZP a posúdenie jeho vplyvu na zdravie zamestnancov na všetkých pracoviskách a zariadeniach ŽSR. Zároveň v zmysle zákona o BOZP je povinnosťou ŽSR ako zamestnávateľa, aby zisťoval príčiny vzniku pracovných úrazov, chorôb z povolania a ohrozenia chorobami z povolania, sledoval početnosť a závažnosť pracovných úrazov a vykonával potrebné rozboru stavu a vývoja pracovnej úrazovosti, chorôb z povolania a ohrozenia chorobami z povolania s cieľom prijať opatrenia na predchádzanie alebo zabránenie opakovaniu sa podobných udalostí a na celkové zlepšenie stavu BOZP.

DRUH PRACOVNÉHO ÚRAZU	31. decembra 2025	31. decembra 2024	Rozdiel
Pracovné úrazy celkom	49	56	-7
z toho: závažné pracovné úrazy	2	1	1
<i>z toho smrteľné</i>	1	0	1
<i>ťažká ujma na zdraví</i>	1	1	0
Počet vymeškaných kalendárnych dní	4 442	4 088	354
Počet úrazov na 1 000 zamestnancov	3,818	4,368	-0,551
Priemerný prepočítaný počet zamestnancov	12 835,56	12 821,28	14,28

Ochrana životného prostredia

ŽSR systematicky kontrolujú dodržiavanie legislatívy v oblasti ochrany životného prostredia a jej aplikáciu v prostredí spoločnosti. Ochrana životného prostredia realizujú ŽSR prostredníctvom komplexného súboru opatrení, z ktorých možno zdôrazniť nasledovné:

- aplikáciu nových konštrukčných prvkov pri modernizáciách železničných tratí, ktoré okrem zvýšenia komfortnosti jazdy koľajových vozidiel a cestujúcich zabezpečia aj minimalizáciu negatívnych vplyvov železničnej prevádzky na okolité prostredie (tlmenie hluku, vibrácií, a i.),
- realizáciu opatrení z akčných plánov ochrany pred hlukom za účelom odstránenia, resp. minimalizovania negatívnych vplyvov hluku zo železničnej prevádzky na životné prostredie,
- pokračovanie v riešení geologickej úlohy „Prevádzkovanie environmentálnych stavieb a zariadení v Čiernej nad Tisou“ a monitorovanie existujúcich vodných stavieb v správe ŽSR,
- výmena v zariadeniach s obsahom skleníkového F – plynu s vysokým GWP za F plyn s nízkym GWP, čo prispieva k znižovaniu vypúšťaných emisií do ovzdušia, ktoré nahlasujeme na príslušné orgány štátnej správy podľa platnej legislatívy,
- v zmysle zákonných povinností ŽSR vypočítali (v programe Národného emisného informačného systému) pre sledované obdobie poplatky za znečisťovanie ovzdušia strednými zdrojmi a predložili ich na príslušné orgány ochrany ovzdušia, ktoré ich následne odsúhlasili formou rozhodnutí. Okresnými úradmi určené emisné limity pre stredné zdroje znečisťovania ovzdušia boli za rok 2025 zo strany ŽSR dodržané.

Ľudské zdroje

Vývoj zamestnanosti v roku 2025 bol ovplyvnený najmä racionalizáciou a optimalizáciou ľudských zdrojov. Evidenčný počet zamestnancov mal ku koncu roka klesajúci charakter.

VÝVOJ ZAMESTNANOSTI	31. decembra 2025	31. decembra 2024	Rozdiel (2025 - 2024)	Rozdiel v %
Evidenčný počet zamestnancov k 31.12.	12 458	12 881	-423	-3,28
Priemerný prepočítaný počet zamestnancov	12 835,56	12 821,28	14,28	0,11

Z celkového počtu zamestnancov ŽSR je 76,37 % mužov a 23,7 % žien. V roku 2025 skončilo pracovný pomer 1 105 zamestnancov a 640 zamestnancov bolo prijatých do pracovného pomeru. Zamestnanci odchádzali prevažne dohodou a v poslednom štvrtroku najmä z dôvodu organizačných zmien. V rámci štyroch kôl hromadného prepúšťania v období od 01. októbra 2025 do 19. decembra 2025 skončilo pracovný pomer dohodou 384 zamestnancov, výpoveďou 7 zamestnancov a 30 zamestnancov prijalo voľné plánované miesto v rámci ponukovej povinnosti. Miera fluktuácie za rok 2025 je 2,13 %.

VEKOVÁ ŠTRUKTÚRA	31. decembra 2025	% podiel	31. decembra 2024	% podiel
do 20 rokov	19	0,15	25	0,19
20 - 29 rokov	967	7,76	1 075	8,35
30 - 39 rokov	1 968	15,80	2 062	16,01
40 - 49 rokov	3 086	24,77	3 303	25,64
50 - 59 rokov	5 051	40,54	5 157	40,04
nad 60 rokov	1 367	10,97	1 259	9,77
Celkom	12 458	100,00	12 881	100,00

Priemerný vek zamestnancov ŽSR je 48 rokov.

VZDELANOSTNÁ ŠTRUKTÚRA	31. decembra 2025	% podiel	31. decembra 2024	% podiel
Základné vzdelanie	235	1,89	250	1,94
Stredné vzdelanie	2 741	22,00	2 894	22,47
Úplné stredné vzdelanie	7 091	56,92	7 263	56,39
Vysokoškolské vzdelanie	2 391	19,19	2 474	19,21
Celkom	12 458	100,00	12 881	100,00

Vo vzdelanostnej štruktúre zamestnancov ŽSR došlo k zníženiu počtu zamestnancov na všetkých stupňoch vzdelania. V rámci „Adaptačného programu absolventov vybraných škôl“ bolo prijatých 13 absolventov. Nízky počet prijatých absolventov súvisí aj s ich priamym zaradovaním na voľné typové pozície.

ŽSR k 31. decembru 2025 zamestnávali 474 zamestnancov so zdravotným postihnutím nad 40 % do 70 % a 83 zamestnancov so zdravotným postihnutím nad 70 %. ŽSR v roku 2025 splnili povinnosť zamestnávateľa pri zamestnávaní občanov so zdravotným postihnutím v zmysle zákona č. 5/2004 Z. z. o službách zamestnanosti v znení neskorších predpisov.

Nábor zamestnancov

Železnice Slovenskej republiky v roku 2025 pokračovali v systematickom a cielenom náboře zamestnancov s dôrazom na obsadzovanie kľúčových a nedostatkových pracovných pozícií. Súčasne sa kládol dôraz na budovanie povedomia o ŽSR ako stabilnom a perspektívnom zamestnávateľovi. Náborové aktivity sa realizovali prostredníctvom online platforiem, tlačných médií, spolupráce so školami, účasti na kariérnych podujatiach a úzkej spolupráce s inštitúciami trhu práce.

Duálne vzdelávanie a štipendijný program

V školskom roku 2025/2026 v systéme duálneho vzdelávania na 5 partnerských školách v študijných a učebných odboroch študuje 92 žiakov. Za hodnotené obdobie zo 49 uchádzačov o vstup do systému duálneho vzdelávania uzatvorilo učebnú zmluvu 14 a s 15 uchádzačmi je realizovaný proces prípravy učebnej zmluvy.

V školskom roku 2025/2026 v štipendijnom programe ŽSR študujú iba 6 žiaci, a to 3 na Strednej priemyselnej škole dopravnej v Trnave a 3 žiaci na Strednej priemyselnej škole dopravnej v Košiciach.

V decembri 2025 úspešne ukončilo 23 zamestnancov externé bakalárske štúdium na Žilinskej univerzite v Žiline Fakulte elektrotechniky a informačných technológií. Z 21 zamestnancov, ktorí pokračujú v štúdiu na Žilinskej univerzite, 7 zamestnancov na Fakulte prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, 10 zamestnancov na Fakulte elektrotechniky a informačných technológií a 4 zamestnanci na Stavebnej fakulte.

ŽSR získali finančný príspevok zo Štátneho inštitútu odborného vzdelávania ako čiastočnú kompenzáciu nákladov spojených s touto agendou v sume 51 100 EUR.

Odmeňovanie a zamestnanecké benefity

V Kolektívnej zmluve ŽSR 2021 – 2023, ktorej platnosť bola predĺžená do 31. marca .2028, bol podpísaný dňa 24. júla 2025 Dodatok č. 15. Zamestnávateľ sa v ňom zaviazal zvýšiť tarifnú mzdu o 4,8 % s účinnosťou od 1. júla 2025 pre tarifné triedy N01 až N12 a o 45 EUR pre tarifné triedy N13 až N20.

Priemerná mzda za rok 2025 dosiahla sumu 1 731,10 EUR, čo je o 84,35 EUR viac ako v roku 2024.

Zamestnancom boli poskytované peňažné aj nepeňažné benefity, ktoré slúžia na posilnenie stabilizácie a motivácie zamestnancov. ŽSR poskytujú širokú škálu benefitov:

- zníženie týždenného fondu pracovného času na 36 hodín bez zníženia mzdy pre vybrané prevádzkové typové pozície podľa kolektívnej zmluvy ŽSR,
- uplatnenie pružného pracovného času v súlade so Zákoníkom práce,
- pracovné voľno s náhradou mzdy nad rámec Zákoníka práce,
- poskytovanie náhrady príjmu pri dočasnej pracovnej neschopnosti za prvých 10 dní vo výške 60 % denného vymeriavacieho základu zamestnanca,
- príspevok na doplnkové dôchodkové sporenie tzv. III. pilier,
- príspevok na životné poistenie DYNAMIK Ž,
- cestovné výhody vnútroštátne a zahraničné pre zamestnancov aj pre ich rodinných príslušníkov,
- rekondičné pobyty pre vybrané prevádzkové typové pozície podľa kolektívnej zmluvy ŽSR,
- odmeny pri životných jubileách a zvýšené odchodné,



- príspevok na ubytovanie a bývanie pre vybrané typové pozície,
- stabilizačný príspevok a náborový príspevok pre nedostatkové typové pozície,
- príspevok na profesijný rast zamestnancom, ktorí prejavia záujem o pozíciu výpravca,
- príspevok za získanie zamestnanca,
- migračný príspevok.

V oblasti starostlivosti o zamestnancov sa využívajú prostriedky sociálneho fondu, z ktorého sa po dohode s odborovými organizáciami prispieva najmä na regeneráciu zamestnancov, príspevok na stravovanie, sociálnu výpomoc, pracovné výročia, za darcovstvo krvi a rekreácie v zariadeniach ŽSR a odborových organizácií.

Ocenenie zamestnancov

V roku 2025 bolo od ministra dopravy SR ocenených 26 zamestnancov ŽSR, ktorí získali ocenenia:

Pocta ministra dopravy SR	13 ocenených
Titul ministra dopravy SR - Zaslúžilý zamestnanec dopravy	12 ocenených
Uznanie ministra za zaslúžilý čin	1 ocenený

Pri výbere kandidátov sa dbalo na vyváženosť z hľadiska profesijných a odvetvových oblastí, pričom sa najväčší dôraz kládol na zastúpenie zamestnancov z prevádzky.

Dodržiavanie ľudských práv

Železnice Slovenskej republiky dodržiavajú ľudské práva, zásady rovnakého zaobchádzania ako aj zákaz nelegálneho zamestnávania. Zásada rovnakého zaobchádzania je aplikovaná vo všetkých interných riadiacich aktoch.

EÚ Taxonómia

Európska únia stanovila záväzný cieľ dosiahnutia klimatickej neutrality do roku 2050. To si vyžaduje zníženie súčasnej úrovne emisií skleníkových plynov. Pri realizácii cieľov EÚ zohrávajú kľúčovú úlohu udržateľné financie. Železnice Slovenskej republiky ako manažér železničnej infraštruktúry majú rozhodujúce postavenie v oblasti dopravnej infraštruktúry v Slovenskej republike. Železničná infraštruktúra prispieva k dekarbonizácii znižovaním a obmedzovaním uhlíkovej stopy najmä posudzovaním vplyvov na životné prostredie pri realizácii projektov modernizácie železničnej infraštruktúry, zavádzaním nových konštrukčných prvkov zabezpečujúcich minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie, opätovné využitie niektorých vyzískaných surovín a materiálov a dodržiavaním legislatívy v oblasti ochrany životného prostredia.

Jednou z kľúčových oblastí pre zabezpečenie financovania udržateľného hospodárskeho rastu EÚ a dosiahnutie klimatickej neutrality do roku 2050 je presmerovanie finančných tokov verejného a súkromného sektora do udržateľného hospodárstva. Za týmto účelom bola európskymi inštitúciami vytvorená klasifikácia environmentálne udržateľných hospodárskych činností – tzv. „EÚ taxonómia“, ktorej právny rámec stanovuje Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/852 z 18. júna 2020 o vytvorení rámca na uľahčenie udržateľných investícií (ďalej len „Nariadenie o taxonómii“) a príslušné delegované nariadenia Komisie (EÚ) 2021/2139“ (ďalej len „Delegované nariadenie“).

Environmentálne udržateľná hospodárska činnosť musí spĺňať nasledujúce kritériá:

- a) významne prispieva k plneniu aspoň jedného zo šiestich environmentálnych cieľov stanovených v Taxonómii udržateľných investícií (v súlade s čl. 10 až 16 Nariadenia o taxonómii: zmiernenie zmeny klímy, adaptácia na zmenu klímy, udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov, prechod na obehové hospodárstvo, prevencia a kontrola znečisťovania, ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov);
- b) výrazne nenaruša/neohrozuje plnenie žiadneho z vyššie uvedených šiestich environmentálnych cieľov;
- c) vykonáva sa v súlade s minimálnymi zárukami stanovenými v článku 18 Nariadenia o taxonómii (dodržiavanie usmernení OECD a hlavných zásad OSN v oblasti podnikania a ľudských práv);
- d) spĺňa technické kritériá preskúmania, ktoré sú definované v príslušnom Delegovanom nariadení.

Delegované nariadenie definuje technické kritériá, na základe ktorých možno určité hospodárske činnosti považovať po splnení všetkých relevantných podmienok za environmentálne udržateľné, a teda v súlade s požiadavkami taxonómie.

Hospodársku činnosť „Infraštruktúra pre železničnú dopravu“, ktorá korešponduje s popisom v bode 6.14. prílohy I Delegovaného nariadenia, považujú Železnice Slovenskej republiky za svoju oprávnenú hospodársku činnosť z pohľadu taxonómie v časti:

- a) elektrifikovanej traťovej infraštruktúry – z celkovo spravovaných km tratí je 1 638 km elektrifikovaných, čo tvorí 45 %. S touto činnosťou súvisí aj nákup a predaj trakčnej elektrickej energie,
- b) terminály intermodálnej prepravy (TIP) a intermodálnej osobnej prepravy (TIOP).

Podiel oprávnených a neoprávnených hospodárskych činností v súlade s požiadavkami EÚ taxonómie na celkovom obrate Železníc Slovenskej republiky a jej kapitálových a prevádzkových výdavkoch je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

ROK 2025	Obrat	Kapitálové výdavky	Prevádzkové výdavky¹
Oprávnené činnosti v rámci taxonómie	570 871	525 037	587 982
Neoprávnené činnosti v rámci taxonómie	145 423	71 993	152 976
Celkom (v tis. EUR)	716 294	597 030	740 958

ROK 2024	Obrat	Kapitálové výdavky	Prevádzkové výdavky¹
Oprávnené činnosti v rámci taxonómie	527 259	379 192	535 174
Neoprávnené činnosti v rámci taxonómie	139 605	26 828	146 165
Celkom (v tis. EUR)	666 864 ²	406 020 ³	681 339

1) Prevádzkové výdavky obsahujú najmä spotrebované materiály a služby, odpisy hmotného a nehmotného majetku, personálne náklady a opravné položky k hmotnému majetku. Údaj sa nachádza vo Výkaze komplexného výsledku za rok 2025/2024

2) Údaj sa nachádza v Poznámke 21 „Čistý obrat“ Individuálnej účtovnej závierky za rok 2025/2024

3) Údaj sa nachádza v časti „Modernizácia a rozvoj infraštruktúry“ Výročnej správy za rok 2025/2024

Povinnosť vykazovať informácie o udržateľnosti je upravená v zákone č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov s účinnosťou od 1. júna 2024. Podľa tohto zákona majú povinnosť vykazovania účtovné jednotky definované v § 20c ods. 1 a 2 a to sú banky okrem Národnej banky Slovenska, zaisťovne, poisťovne okrem zdravotnej poisťovne a obchodné spoločnosti. Uvedené vyplýva zo smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2464 zo 14. decembra 2022, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/34/EÚ z 26. júna 2013 o ročných účtovných závierkach.

Železnice Slovenskej republiky ako právnická osoba zriadená zákonom nie sú obchodnou spoločnosťou v zmysle uvedenej legislatívy a preto nemajú povinnosť vykazovania informácií o udržateľnosti podľa uvedených predpisov.

Napriek tomu sa vedenie spoločnosti rozhodlo pre dobrovoľné vykazovanie informácií o udržateľnosti, ktoré nadväzuje na strategické smerovanie Železníc Slovenskej republiky definované v Stratégii ŽSR. ŽSR ako správca a prevádzkovateľ železničnej infraštruktúry na celom území Slovenskej republiky si uvedomujú významný vplyv svojej činnosti na životné prostredie, hlavne v oblasti adaptácie na zmenu klímy, ochrany biodiverzity a podpory princípov obehového hospodárstva. Zároveň ako jeden z najväčších zamestnávateľov na Slovensku spoločnosť významne ovplyvňuje aj sociálnu oblasť vo vzťahu k vlastným zamestnancom, ale aj k pracovníkom v hodnotovom reťazci, dotknutým komunitám a cestujúcej verejnosti.

Víziou spoločnosti je moderná, interoperabilná, bezpečná, dostupná, konkurencieschopná, udržateľná a environmentálne priaznivá železničná sieť s efektívnym prevádzkovaním. Vykazovanie informácií o udržateľnosti spoločnosť vníma ako nástroj transparentného hodnotenia a komunikácie svojho prínosu k napĺňaniu strategických cieľov v oblasti ochrany životného prostredia, zodpovedného hospodárenia so zdrojmi, bezpečnosti prevádzky a spoločenskej zodpovednosti. V súlade s týmto prístupom spoločnosť za rok 2024 dobrovoľne zverejnila svoju prvú Správu o udržateľnosti, ktorá poskytuje prehľad o aktivitách v environmentálnej, sociálnej a riadiacej oblasti.

Riziká a neistoty

Strategické riziká

Riadenie strategických rizík je sústavná systematická a metodická činnosť organizovaná a koordinovaná odborom stratégie a zahraničnej spolupráce. Odbor stratégie je organizačne začlenený v úseku námestníka pre rozvoj a informatiku.

S cieľom efektívneho napĺňania definovaných strategických cieľov ŽSR, je v Spoločnosti zavedený systém riadenia strategických rizík, ktorý plní úlohu podporného systému pre úspešnú implementáciu stratégie. Jeho úlohou je efektívne riadiť identifikované strategické riziká, ktoré by mohli negatívnym spôsobom ohroziť realizáciu strategických cieľov ŽSR.

Prevádzkové riziká

Cieľom riadenia prevádzkových rizík je identifikácia rizík a hľadanie nástrojov na ich znižovanie za účelom zabezpečenia bezpečnej a bezporuchovej prevádzky železničnej infraštruktúry. Medzi tieto riziká patrí napr. porušenie predpisových ustanovení prevádzkovými zamestnancami, nehody a mimoriadnosti, nedodržané technologické postupy práce nedodržané technologické postupy údržby, opráv a rekonštrukcií zariadení železničnej infraštruktúry, nevykonanie predpísanej výmeny komponentov. Ide o riziká stredného až vysokého významu, na ktoré sú však prijímané opatrenia na ich elimináciu od jednorazových až po procesné. V oblasti železničnej infraštruktúry sú, z dôvodu zastaraného stavu podstatnej časti železničnej infraštruktúry a dlhodobého nedostatku pridelovania finančných prostriedkov na opravu a údržbu, prijímané dopravné opatrenia znižovania kapacity železničnej infraštruktúry (napr. znižovanie traťovej rýchlosti), ktoré sú kritizované zákazníkmi – dopravcami a cestujúcou verejnosťou. Medzi prevádzkové riziká radíme aj zlyhanie napájania elektrických, zabezpečovacích a oznamovacích zariadení. Taktiež sem spadajú aj nevykonanie údržbových a opravárenských zásahov okamžitého charakteru, z dôvodu neschopnej alebo absentujúcej koľajovej mechanizácie.

V poslednom období do popredia vystupuje riziko týkajúce sa odchodu zamestnancov do starobného dôchodku na dôležitých typových pozíciách v oblasti riadenia dopravy, prevádzky a údržby železničnej infraštruktúry. Dlhodobo nízka atraktivita „železničiarских“ profesií u mladých ľudí neumožňuje adekvátnu náhradu odídených. Tento stav spôsobuje redukovanie počtu zamestnancov v nočných zmenách, rušenie turnusovej služby na pracoviskách i celých výkonných pracovísk a predlžuje reakčné časy. V neposlednom rade treba spomenúť riziká spôsobené vplyvom tretích strán a riziká klimatických vplyvov, ako sú poškodenia prvkov železničnej infraštruktúry krádežami, vandalizmom, nepriaznivým počasím, pôsobením zvierat a pod.

Finančné riziko

Vo finančnej oblasti sú ŽSR vystavené riziku likvidity a kreditnému riziku.

Spoločnosť je závislá od nepretržitej pomoci štátu vo forme pridelených dotácií zo štátneho rozpočtu. Štát sa spolupodieľa na financovaní bežných a kapitálových výdavkov ŽSR prostredníctvom rozpočtovej kapitoly MD SR. Likvidita v tejto oblasti je riadená s ohľadom na schválený rozpočet ŽSR a limit verejných výdavkov pre príslušné rozpočtové obdobie s dôrazom na dodržiavanie podmienok čerpania dotácií a minimalizácie prípadných sankcií.

Na modernizáciu dopravných koridorov celoeurópskeho významu má Spoločnosť možnosť čerpať zdroje z viacerých finančných nástrojov Európskej únie. Vzhľadom na administratívnu náročnosť procesov kontrahovania finančných zdrojov, môže dôjsť k naplneniu rizika časového nesúladu medzi reálnou potrebou a ich poskytnutím zo strany Európskej únie. Takáto situácia môže Spoločnosť dostať pod tlak na vlastné zdroje financovania, prípadne ohroziť likviditu a finančnú stabilitu Spoločnosti.

V ostatných oblastiach financovaných predovšetkým z tržieb, je kľúčovým nástrojom riadenia likvidity priebežné sledovanie aktuálneho vývoja peňažných tokov. Pri výskyte rizikových udalostí a externalít ich Spoločnosť reviduje a modeluje s cieľom riadenia likvidity operatívnymi prostriedkami.

Kreditné riziko vyplýva z neschopnosti dlžníkov hradiť svoje záväzky voči ŽSR. Riziko je regulované sledovaním a vyhodnocovaním stavu pohľadávok a okamžitým riešením pohľadávok po lehote splatnosti s využitím všetkých zákonných možností. Postupy sledovania, vyhodnocovania a vymáhania pohľadávok sú upravené internou smernicou, pričom jej dodržiavanie je pravidelne kontrolované.

Manažment však vyvíja úsilie, aby eliminoval všetky vyššie uvedené riziká, situáciu v oblasti riadenia rizík neustále monitoruje a svojimi predikciami, ako aj ex post analýzami, sa snaží zabezpečiť kredibilitu, dôveryhodnosť a dlhodobú finančnú stabilitu Spoločnosti.

Riziká v oblasti ľudských zdrojov

Medzi najvýznamnejšie riziká patria obmedzené možnosti získania nových zamestnancov z trhu práce, a to najmä pre potrebu špecializovaných a kvalifikovaných prevádzkových profesií. Vzhľadom na skutočnosť, že väčšina prevádzkových profesií si vyžaduje zdravotnú a odbornú spôsobilosť, je napĺňanie personálnej potreby ŽSR dlhotrvajúcim procesom.

Nízka atraktivita niektorých pracovných pozícií, nedostatok konkurencieschopnosti ŽSR na trhu práce v západoslovenskom regióne a odliv kvalifikovanej pracovnej sily do externého prostredia za lepšími podmienkami ohrozujú stabilitu zamestnaneckej základne.

Personálnu potrebu prehľbil aj proces hromadného prepúšťania, ktorý bol na ŽSR v roku 2025 realizovaný, keďže v rámci uvoľňovaných zamestnancov išlo prevažne o prevádzkových zamestnancov s nárokom na odchod do starobného dôchodku.

Riziká v oblasti informačných technológií a kybernetickej bezpečnosti

Aktuálne riziká v oblasti informačných technológií a kybernetickej bezpečnosti sú identifikované v rámci pravidelne aktualizovanej Analýzy rizík a Plánu zvládania rizík ŽSR. V Spoločnosti, ktorá je prevádzkovateľom kritickej základnej služby v zmysle novelizovaného Zákona č. 69/2018 Z. z. o kybernetickej bezpečnosti boli v roku 2025 bezpečnostné opatrenia podľa §19 a §20 preverené opakovaným riadnym auditom kybernetickej bezpečnosti nezávislou treťou stranou.

K významným rizikám v oblasti informačných technológií patrí napríklad zneužitie, poškodenie, strata dát a možné narušenie funkčnosti dôležitých informačných systémov.

K významným rizikám v oblasti kybernetickej bezpečnosti patrí najmä obmedzenie poskytovania základnej kritickej služby ŽSR v zmysle narušenia kontinuity dôvernosti, integrity a dostupnosti kľúčových komponentov pre informačné a priemyselné technológie prostredníctvom zneužívania aktuálne

existujúcich hrozieb, či už geopolitických, alebo technických, využitím rôznych techník na realizáciu kybernetických útokov za ktoré je možné považovať:

- zneprístupnenie služieb – znefunkčnenie služieb pomocou DDoS útokov,
- sociálne inžinierstvo - phishingové aktivity presvedčivejšie a sofistikovanejšie ako doteraz,
- MALVÉR – škodlivý softvér navrhnutý tak, aby poškodil počítač alebo akýkoľvek softvér, určený na vykonávanie neautorizovaných procesov, ktoré majú nepriaznivý dopad na dôvernosť, integritu alebo dostupnosť informačného systému,
- programové zraniteľnosti a zraniteľnosti technických prostriedkov ich efektívnejšie vyhľadávanie a zaužívanie na útoky,
- ľudské zdroje v kybernetickej bezpečnosti – nedostatok odborného personálu,
- miera vzdelávania a budovania bezpečnostného povedomia v oblasti kybernetickej bezpečnosti,
- rozvoj umelej inteligencie – sofistikovanejší nárast kybernetických útokov, najmä vďaka integrácii umelej inteligencie do arzenálu kybernetických zločincov,
- pokusy o kompromitáciu štátnych inštitúcií prevažne zo strany ruských a čínskych zoskupených kybernetických útočníkov, ktorí sa zameriavajú na pokročilé pretrvávajúce hrozby.

Tieto riziká sú eliminované rôznymi opatreniami, ako sú napríklad monitoring, aktualizácie antivírusovej ochrany, aktualizácie operačných systémov, riadená správa aplikácií, serverov a sietí, aplikovanie bezpečnostných záplat, zvyšovanie bezpečnostného povedomia zamestnancov, vykonávanie externých penetračných testov v pravidelných intervaloch a v zmysle aplikácie bezpečnostných opatrení vyplývajúcich z aktuálne platných vykonávacích vyhlášok Zákona č. 69/2018 Z. z.

Riziká v oblasti informačných technológií a kybernetickej bezpečnosti sa znižujú aj prostredníctvom prijímania nasledovných opatrení:

- bezpečnostným monitoringom stavu informačných a komunikačných technológií, poverenými bezpečnostnými zamestnancami a správcami,
- zabezpečenia kontinuálnej podpory prevádzkových informačných systémov a technológií,
- priebežnou kontrolou dodržiavania prijatých bezpečnostných opatrení riadiacimi zamestnancami,
- kontrolou dodržiavania prijatých bezpečnostných opatrení výkonom kontrolných činností a auditov,
- preskúvaním prijatých bezpečnostných opatrení a vyhodnocovaním ich efektívnosti,
- zvyšovaním bezpečnostného povedomia zamestnancov,
- bezpečnostnými auditmi realizovanými nezávislými tretími stranami,
- pravidelným hodnotením bezpečnostných rizík,
- hodnotením príčiny vzniknutých bezpečnostných incidentov a ich detailnou analýzou.

Z pohľadu kybernetickej bezpečnosti sú kritickými prvkami železničnej infraštruktúry siete, informačné systémy a operačné technológie, ktoré v zmysle Zákona č. 69/2018 Z. z. o kybernetickej bezpečnosti priamo alebo nepriamo podporujú prevádzku kritických základných služieb ŽSR:

- oznamovacej a zabezpečovacej techniky,
- elektrotechniky a energetiky,
- prevádzky kritickej infraštruktúry vo vzťahu k informačným systémom (sietiam podporujúcich prevádzku kritickej základnej služby ŽSR),
- sietí a informačných systémov.

V súlade s organizačným poriadkom ŽSR je kybernetická a informačná bezpečnosť vrcholovo riadená VOJ ŽSR Železničné telekomunikácie, ktorá zabezpečuje metodické riadenie a kontrolu oblasti kybernetickej a informatickej bezpečnosti, stratégie a rozvoja informačných systémov, informačných technológií a elektronických komunikačných systémov v ŽSR; komplexnú ochranu údajov a systémovú ochranu komunikačných, informačných systémov a technológií v zmysle platných zákonov a noriem.

Protikorupčná politika ŽSR

Protikorupčný program ŽSR bol prijatý dňa 13. augusta 2020 „Nariadením generálneho riaditeľa č. 21/2020 k implementácii protikorupčnej politiky v podmienkach ŽSR“, v znení jeho zmeny č. 1 účinnej odo dňa 27. septembra 2022, a to v súlade s uznesením vlády Slovenskej republiky č. 585/2018 z 12. decembra 2018, ktorým bola schválená Protikorupčná politika SR na roky 2019 – 2023 (ďalej len „Protikorupčná politika SR“) predovšetkým so zámerom:

- zlepšenia protikorupčnej prevencie,
- zlepšenia boja proti korupcii,
- zvýšenia účinnosti protikorupčných opatrení.

Protikorupčný program ŽSR je súčasťou Protikorupčnej politiky SR. Protikorupčný program ŽSR je zároveň včlenený do Rezortného protikorupčného programu Ministerstva dopravy SR tak, aby pridanou hodnotou bolo zvýšenie merateľnej účinnosti prijatých protikorupčných opatrení.

Protikorupčný program ŽSR bol koncipovaný ako otvorený a flexibilný, a tak, aby dopomohol naplniť účel Protikorupčnej politiky SR, ktorým je zlepšiť protikorupčnú prevenciu a boj proti korupcii, a zohľadňovať pritom súčasnú dynamiku korupčných javov, podmienok a príležitostí, vznik nových korupčných situácií, identifikované korupčné riziká a príčiny korupcie. V Protikorupčnom programe ŽSR sú zohľadnené špecifiká, resp. kontext pôsobnosti, prostredie, vzťahy, okolnosti a súvislosti vykonávaných činností, postupov a povinností ŽSR, najmä však identifikované korupčné riziká.

Pri presadzovaní protikorupčnej politiky ŽSR sú v Protikorupčnom programe ŽSR určené nasledovné priority:

- predchádzanie vzniku príčin možného korupčného správania,
- efektívny spôsob nahlasovania prejavov a rizík možného korupčného správania a prešetrovania prijatých podnetov,
- priebežné vyhodnocovanie funkčnosti a efektívnosti už zavedených opatrení alebo vhodnosti zavedenia zamýšľaných nových opatrení v záujme boja proti korupčnému správaniu a predchádzaniu jeho vzniku v budúcnosti.

Cieľom pri presadzovaní protikorupčnej politiky ŽSR je v čo najširšej možnej miere:

- vytvoriť prostredie, v ktorom sa zdôrazňuje ochrana verejného záujmu a odmieta korupčné konanie,
- identifikovať a odstraňovať korupčné riziká vrátane odhaľovania korupčných schém a zlepšiť povedomie o korupčných rizikách,
- zvyšovať povedomie o korupcii, aktivizovať protikorupčné správanie a konanie zamestnancov,
- dodržiavať princípy transparentnosti, hospodárnosti, efektívnosti, nediskriminácie, rovnakého zaobchádzania a proporcionality,
- budovať a posilňovať dôveru verejnosti (vrátane vlastných zamestnancov, obchodných partnerov, tretích osôb – záujemcov, uchádzačov v procese verejného obstarávania a osobitne každého oznamovateľa korupčného správania) v to, že ŽSR vnímajú boj proti korupcii nielen ako iba formálne prihlásenie sa k riešeniu celospoločenského problému,
- zabrániť vzniku korupčných rizík, zmenšiť ich a odstrániť ich pri nakladaní s dotáciami, pri využívaní prostriedkov z fondov Európskej únie a v oblasti verejného obstarávania,
- zmenšiť možnosť jednotlivých zamestnancov rozhodovať na základe vlastnej úvahy a eliminovať zistené možnosti rozhodovať na základe svojvôle,
- prostredníctvom spravodlivého ohodnocovania úmerného zodpovednosti zamestnancov znižovať korupčné riziká.

Na dosiahnutie vyššie uvedených cieľov a priorít boli určené v Protikorupčnom programe ŽSR konkrétne protikorupčné opatrenia a útvary ŽSR, ktoré sú zodpovedné za ich plnenie.

Protikorupčný program ŽSR tiež obsahuje mechanizmus vyhodnocovania miery úspešnosti plnenia prijatých protikorupčných opatrení.

V ŽSR je prijatý Etický kódex ŽSR, ktorý predstavuje súhrn etických princípov, noriem a požiadaviek, ktoré sú záväzné pre členov orgánov ŽSR, ako aj zamestnancov ŽSR.

V Etickom kódexe ŽSR sa ŽSR zaväzujú vo všetkých právnych vzťahoch vo vnútri ŽSR, ako aj vo vzťahoch s externým prostredím, konať v súlade s právnymi predpismi, dobrými mravmi a zásadami poctivého obchodného styku. ŽSR považujú dodržiavanie právnych predpisov, vnútorných pravidiel a etických zásad za základ úspešného a trvalo udržateľného pôsobenia a dosahovania cieľov ŽSR. K predmetnému ŽSR zaväzujú zároveň všetkých členov svojich orgánov, ako aj svojich zamestnancov. ŽSR zaväzujú k dodržiavaniu Etického kódexu ŽSR tiež svojich zmluvných partnerov. V Etickom kódexe ŽSR je tiež nastavený efektívny spôsob nahlasovania podozrenia z porušenia tohto kódexu, následného vyhodnocovania opodstatnenosti takého podozrenia a prijatia následných opatrení v prípade preukázania opodstatnenosti podozrenia. Porušenie Etického kódexu ŽSR môže mať za následok postih podľa predpisov pracovného práva, vrátane skončenia pracovného pomeru alebo iného právom aprobovaného následku.

V ŽSR je tiež prijatý Etický kódex obstarávania, ktorého hlavným cieľom je stanovenie základných pravidiel a zásad správania sa nielen zamestnancov ŽSR, ale aj záujemcov/uchádzačov/koncesionárov / členov skupiny dodávateľov, vrátane ich subdodávateľov, ktorí sa akýmkoľvek spôsobom podieľajú, zúčastňujú alebo majú záujem zúčastniť sa na procesoch obstarávania. Cieľom kódexu je v maximálnej možnej miere podporiť dodržiavanie stanovených pravidiel, hodnôt a zásad dotknutých subjektov vo všetkých fázach procesu obstarávania a zamedziť tak neefektívnemu vynakladaniu verejných prostriedkov, so zreteľom na povinnosti vyplývajúce z platnej právnej úpravy a interných predpisov ŽSR.

Medzinárodná spolupráca

ŽSR sú členom viacerých medzinárodných organizácií a zoskupení:

CER – Spoločenstvo európskych železníc a infraštruktúrnych spoločností

CER vyvíja aktivity pre podporu rozvoja železníc a presadzuje presun prepravy na ekologicky prijateľnejšie dopravné druhy, minimalizáciu externých nákladov a zlepšovanie hospodárskych výsledkov železníc. Členstvo v CER je dôležité, pretože vytvára podmienky pre súčinnosť železníc pri predkladaní, vypracovávaní a pripomienkovaní európskej legislatívy železníc.

UIC – Medzinárodná železničná únia

UIC udržuje a rozvíja celkové prepojenie železničného systému a umožňuje jeho interoperabilitu s cieľom zlepšenia železničnej konkurencieschopnosti. UIC sa aktívne podieľa na záležitostiach v oblasti štandardizácie a prípravy medzinárodných železničných štandardov IRS (v minulosti to boli vyhlášky), globálnych a regionálnych projektových aktivitách, aktivitách v oblasti digitalizácie, v oblasti výskumu a inovácií a aktivitách v oblasti systému riadenia kvality.

RNE – Združenie európskych manažérov infraštruktúry

RNE v rámci medzinárodnej spolupráce vyvíja IT nástroje, ktoré nachádzajú uplatnenie v železničnej doprave. Aktuálne úzko spolupracuje s Agentúrou EÚ pre železnice (ERA) v oblasti implementácie telematických aplikácií pre nákladnú a osobnú dopravu a technických špecifikácií interoperability a s platformou PRIME na príprave úloh v oblasti využívania kapacity infraštruktúry.

OSŽD – Organizácia pre spoluprácu železníc

OSŽD vytvára základy spolupráce medzi členskými krajinami. Je to organizácia združujúca príslušné ministerstvá dopravy členských krajín. Členské krajiny OSŽD aktualizujú a tvoria vyhlášky, ktorých cieľom je zjednotenie a zjednodušenie postupov pri preprave Východ – Západ.

RFC – Koridory železničnej nákladnej dopravy

Hlavným cieľom RFC je uľahčiť konkurencieschopnosť cezhraničnej železničnej nákladnej dopravy a zabezpečiť účinné prepojenie jednotlivých železničných trás.

V roku 2025 boli ŽSR členom štyroch Koridorov železničnej nákladnej dopravy:

- Koridor železničnej nákladnej dopravy č. 5 – „Baltsko – jadranský“
- Koridor železničnej nákladnej dopravy č. 7 – „Orient/východné Stredomorie“
- Koridor železničnej nákladnej dopravy č. 9 – „Rýn – Dunaj“,
- Koridor železničnej nákladnej dopravy č. 11 – „Jantárový“

RFC č. 7 a RFC č. 11 v roku 2025 ukončili svoju činnosť. RFC č. 5 a RFC č. 9 začali prípravné aktivity pre transformáciu činností do Európskych dopravných koridorov (ETC).

PRIME – Platforma európskych železničných manažérov infraštruktúry

Platforma je zameraná na zlepšenie cezhraničnej spolupráce železničných manažérov infraštruktúry, podporu implementácie európskeho železničného práva a výmenu a porovnanie najlepších skúseností. V roku 2025 začala príprava na plnenie nových úloh v oblasti využívania kapacity infraštruktúry.

Medzinárodné udalosti a činnosti v roku 2025

Medzi najvýznamnejšie medzinárodné rokovania s účasťou Železníc Slovenskej republiky patrili:

- Politicko-spoločenské podujatie CER a UNIFE „European Railway Award 2025“, (17. február 2025, Brusel),
- Valné zhromaždenie CER (18. február 2025, Brusel),
- Diskusia v Európskom parlamente na tému Európska železničná infraštruktúra ako strategická investícia, (18. február 2025, Brusel),
- Správna rada RFC 11 (27. február 2025, on-line),
- Konferencia Vysokorýchlostné trate - financovanie (5. – 7. marec 2025, Praha),
- Medzinárodný železničný a intermodálny kongres (11. – 14. marec 2025, Wisla),
- Správna rada RFC 9 a RFC 7 (13. – 14. marec 2025, Budapešť),
- Valné zhromaždenie RFC 5, prehliadka uzla Praha a rokovanie s európskym koordinátorom RFC 5 (1. – 2. apríl 2025, Praha),
- Konferencia generálnych riaditeľov železníc OSŽD (14. – 17. apríl 2025, Varšava),
- Správna rada RFC 11 (23. apríl 2025, on-line),
- Valné zhromaždenie RFC 5 (24. apríl 2025, on-line),
- Valné zhromaždenie RFC 5, správna a výkonná rada RFC 9, správna rada RFC 11, spoločné rokovanie vedenia RFC 5, RFC 9 a RFC 11 s poradnými skupinami dopravcov a terminálov (13. – 15. máj 2025, Šoproň),
- Slovensko-ukrajinská pohraničná konferencia (19. – 22. máj 2025, Štrbské Pleso),
- Valné zhromaždenie RNE (27. máj 2025, Krakow),
- Medzinárodný veľtrh a konferencia Rail Business Days (10. – 12. jún 2025, Ostrava),
- Správna rada RFC 11 (11. jún 2025, on-line),
- Plenárne zasadnutie PRIME (26. jún 2025, Brusel),
- Valné zhromaždenie RFC 5 (30. jún 2025, on-line),
- Európske regionálne zhromaždenie UIC (1. júl 2025, online),



- Valné zhromaždenie UIC (7. júl 2025, on-line),
- Správna rada RFC 9 (3. september 2025, on-line),
- Správna rada RFC 11 (4. september 2025, on-line),
- Valné zhromaždenie RFC 5 (8. september 2025, on-line),
- Rokovanie vedenia ŽSR so zástupcami Správy železníc o rozvoji spolupráce na bilaterálnej a medzinárodnej úrovni (11. september 2025, Slovenský Grob),
- Valné zhromaždenie CER (22. september 2025, Gdańsk),
- Medzinárodný železničný veľtrh TRAKO (23. september 2025, Gdańsk),
- Valné zhromaždenie RFC 5, správna rada RFC 9, spoločné rokovanie vedenia RFC 5, RFC 8 a RFC 9 s poradnými skupinami dopravcov a terminálov (21. – 22. október 2025, Viedeň),
- Správna rada RFC 11 (4. november 2025, on-line),
- Diskusia v Európskom parlamente o akčnom pláne EÚ v oblasti vysokorýchlostných železníc (5. november 2025, Brusel),
- Správna rada RFC 9 (14. november 2025, on-line),
- Konferencia EU Rail Connecting Days vrátane rokovaní HLIM CER a Plenárneho zasadnutia PRIME (18. – 20. november 2025, Varšava),
- Valné zhromaždenie RFC 5 (26. november 2025, on-line),
- Valné zhromaždenie RFC 5 (5. december 2025, on-line),
- Európske regionálne zhromaždenie UIC (9. december 2025, Varšava),
- Valné zhromaždenie UIC (11. december 2025, Varšava),
- Valné zhromaždenie RNE (10. december 2025, Viedeň),
- Valné zhromaždenie RFC 5 (19. december 2025, on-line).



Udalosti, ktoré nastali po roku 2025

Po ukončení roka 2025 nenastali žiadne udalosti významného charakteru.



Individuálna účtovná zvierka

za rok končiaci sa 31. decembra 2025

zostavená v súlade s Medzinárodnými štandardmi pre finančné výkazníctvo
v znení prijatom EÚ



OBSAH

Výkaz finančnej pozície	62
Výkaz komplexného výsledku.....	63
Výkaz zmien vlastného imania	64
Výkaz peňažných tokov	65
Poznámky k individuálnej účtovnej závierke.....	66
1 Všeobecné informácie o spoločnosti.....	66
2 Východiská pre zostavenie účtovnej závierky	68
3 Riadenie finančných rizík	71
4 Dlhodobý hmotný majetok.....	74
5 Investičný nehnuteľný majetok	79
6 Dlhodobý nehmotný majetok.....	82
7 Finančné investície	86
8 Zásoby.....	87
9 Pohľadávky z obchodného styku a ostatné pohľadávky	89
10 Peniaze a peňažné ekvivalenty.....	91
11 Vlastné imanie	92
12 Úvery	93
13 Dotácie EÚ a štátne dotácie	95
14 Závazky z obchodného styku a ostatné záväzky.....	99
15 Rezervy	101
16 Zamestnanecké požitky	103
17 Výnosy z prevádzkovania železničnej infraštruktúry.....	105
18 Dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	106
19 Prevádzkovanie a koncesie TIP	106
20 Ostatné výnosy	107
21 Čistý obrat.....	108
22 Materiál, energie a služby	109
23 Osobné náklady	110
24 Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku	110
25 Ostatné prevádzkové náklady / výnosy netto	110
26 Ostatné finančné náklady a výnosy.....	111
27 Daň z príjmov.....	112
28 Budúce záväzky.....	114
29 Podmienené aktíva a podmienené záväzky	114
30 Transakcie so spriaznenými osobami	115
31 Skutočnosti, ktoré nastali po dni, ku ktorému sa zostavuje účtovná závierka do dňa zostavenia účtovnej závierky	116
32 Schválenie účtovnej závierky.....	116



Výkaz finančnej pozície

	Pozn.	31. decembra 2025	31. decembra 2024
AKTÍVA			
DLHODOBÉ AKTÍVA			
Dlhodobý hmotný majetok	4	4 685 252	4 196 594
Investičný nehnuteľný majetok	5	10 073	15 957
Dlhodobý nehmotný majetok	6	22 756	8 957
Finančné investície	7	2 624	2 624
Dlhodobé pohľadávky	9	4 238	2 026
Dlhodobé aktíva spolu		4 724 943	4 226 158
KRÁTKODOBÉ AKTÍVA			
Zásoby	8	16 771	18 150
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku	9	11 613	12 781
Ostatné pohľadávky a aktíva	9	66 937	102 391
Peniaze a peňažné ekvivalenty	10	86 176	36 222
Peňažné prostriedky účelovo viazané	10	116 401	108 278
Krátkodobé aktíva spolu		297 898	277 822
AKTÍVA SPOLU		5 022 841	4 503 980
VLASTNÉ IMANIE A ZÁVÄZKY			
VLASTNÉ IMANIE			
Základné imanie		797 566	797 566
Kapitálové fondy		524 084	516 175
Zákonný rezervný fond		19 597	19 597
Zisk minulých rokov		239 442	230 642
Zisk/Strata		-115	8 800
Akumulovaný zisk		239 327	239 442
Vlastné imanie spolu	11	1 580 574	1 572 780
DLHODOBÉ ZÁVÄZKY			
Úvery	3,12	81 296	86 851
Štátne dotácie a dotácie EÚ	13	2 719 129	2 317 329
Rezervy a časové rozlíšenie	14,15,16	121 813	123 288
Odložený daňový záväzok	27	41 670	38 092
Ostatné dlhodobé záväzky	14	60 648	51 593
Dlhodobé záväzky spolu		3 024 556	2 617 153
KRÁTKODOBÉ ZÁVÄZKY			
Krátkodobé úvery vrátane krátkod. časti dlhodob. úverov	3,12	7 437	14 620
Krátkodobá časť štátnych dotácií a dotácií EÚ	13	84 337	71 516
Krátkodobé záväzky z obchodného styku	14	216 670	134 860
Záväzky voči verejnoprávnym inštitúciám	14	16 678	15 856
Ostatné záväzky	14	83 513	68 309
Rezervy a časové rozlíšenie	14,15,16	9 076	8 886
Krátkodobé záväzky spolu		417 711	314 047
VLASTNÉ IMANIE A ZÁVÄZKY SPOLU		5 022 841	4 503 980

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky.



Výkaz komplexného výsledku

	Pozn.	31. decembra 2025	31. decembra 2024
VÝNOSY			
Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	17	81 446	80 365
Dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	18	515 719	474 596
Prevádzkovanie a koncesie TIP	19	5 495	5 799
Elektrická energia	20	92 671	83 531
Telekomunikačné služby a informatika	20	4 471	4 801
Výnosy z majetku	20	20 365	12 562
Ostatné výnosy	20	21 465	29 906
Výnosy spolu		741 632	691 560
PREVÁDZKOVÉ NÁKLADY			
Materiál	22	-46 796	-43 263
Energie	22	-112 581	-95 404
Služby	22	-96 363	-82 525
Osobné náklady	23	-403 760	-377 452
Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku	24	-61 635	-69 245
Ostatné prevádzkové náklady/výnosy netto	25	-19 823	-13 450
Prevádzkové náklady spolu		-740 958	-681 339
ZISK/STRATA Z PREVÁDZKOVÝCH ČINNOSTÍ		674	10 221
FINANČNE NÁKLADY/VÝNOSY			
Úroky z úverov	12	-579	-1 173
Ostatné finančné náklady a výnosy	26	3 309	5 060
Finančné náklady/výnosy spolu		2 730	3 887
ZISK/STRATA ZA OBDOBIE pred zdanením		3 404	14 108
Daň z príjmov	27	-3 519	-5 308
ZISK/STRATA ZA OBDOBIE po zdanení		-115	8 800
Ostatný komplexný výsledok:			
Položky, ktoré nebudú presunuté do + zisku/- straty:			
Precenenie zamestnaneckých požitkov	16	3 655	2 713
Odložená daň vzťahujúca sa na precenenie zam. požitkov	27	-877	-651
KOMPLEXNÝ ZISK/STRATA ZA OBDOBIE		2 663	10 862

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky.



Výkaz zmien vlastného imania

	Základné imanie	Kapitálové fondy	Zákonný rezervný fond	Akumulovaný zisk	Celkom
K 1. januáru 2025	797 566	516 175	19 597	239 442	1 572 780
Strata za účtovné obdobie	0	0	0	-115	-115
Zvýšenie kapitálu - nepeň. vklad	0	4 480	0	0	4 480
Ostatné súčasti komplexného výsledku	0	3 429	0	0	3 429
K 31. decembru 2025	797 566	524 084	19 597	239 327	1 580 574
K 1. januáru 2024	800 170	514 943	19 597	230 642	1 565 352
Zisk za účtovné obdobie	0	0	0	8 800	8 800
Zníženie základného imania	-2 604	0	0	0	-2 604
Zvýšenie kapitálu - nepeň. vklad	0	1 773	0	0	1 773
Ostatné súčasti komplexného výsledku	0	-541	0	0	-541
K 31. decembru 2024	797 566	516 175	19 597	239 442	1 572 780

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky.



Výkaz peňažných tokov

	Pozn.	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Výsledok hospodárenia pred zdanením		3 404	14 108
Úprava o nepeňažné operácie		51 206	70 375
Odpisy, amortizácia a opravné položky k dlhodobému majetku		148 472	148 334
Dividendy a iné podiely na zisku účtované do výnosov		-2 914	-3 732
Úroky účtované do nákladov		1 059	1 332
Úroky účtované do výnosov		-864	-1 514
- Zisk/+ strata z predaja DHM		-9 867	-1 633
+ Zvýšenie/- zníženie stavu rezerv		-1 247	-4 827
Amortizácia štátnych dotácií		-86 837	-79 089
Ostatné položky nepeňažného charakteru		0	-2 604
Vplyv zmien stavu pracovného kapitálu		161 688	63 359
- Zvýšenie/+ zníženie stavu pohľadávok a iných aktív		34 410	-2 460
+ Zvýšenie/- zníženie stavu záväzkov		125 899	72 401
- Zvýšenie/+ zníženie stavu zásob		1 379	-6 582
Peňažné toky z prevádzkovej činnosti		212 894	133 734
Výdavky na daň z príjmov		-167	-293
Prijaté úroky		864	1 521
Zaplatené úroky		-1 351	-2 079
Čisté peňažné toky z prevádzkovej činnosti		212 240	132 883
Dlhodobý nehmotný a hmotný majetok		-643 227	-435 478
Dotácie na obstaranie dlhodobého majetku		501 458	319 744
Tržby z predaja dlhodobého nehmotného a hmotného majetku		15 958	2 037
Zálohové platby CEF		-14 128	-16 172
Čisté peňažné toky z investičnej činnosti		-139 939	-129 869
Príjmy z dividend a iných podielov na zisku		2 914	3 732
Príjmy z úverov a pôžičiek		17 002	16 636
Výdavky na splácanie úverov a pôžičiek		-29 739	-29 373
Splátky záväzkov z prenájmu	6	-4 402	-3 934
Čisté peňažné toky z finančnej činnosti		-14 225	-12 939
Čisté zvýšenie alebo čisté zníženie peňažných prostriedkov		58 076	-9 925
Stav peňažných prostriedkov a peňažných ekvivalentov na začiatku účtovného obdobia	10	144 498	154 424
Kurzové rozdiely vyčíslené k peňažným prostriedkom a peňažným ekvivalentom ku dňu účtovnej závierky		-1	-1
Zostatok peňažných prostriedkov a peňažných ekvivalentov na konci účtovného obdobia	10	202 573	144 498

Účtovné zásady a poznámky sú neoddeliteľnou súčasťou účtovnej závierky.

Poznámky k individuálnej účtovnej závierke

1 Všeobecné informácie o spoločnosti

Železnice Slovenskej republiky vznikli 10. novembra 1993 zákonom NR SR č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky z 30. septembra 1993 (v znení zákona č. 152/1997 Z. z. zo 14. mája 1997 a zákona č. 259/2001 Z. z. zo 14. júna 2001) a boli zaregistrované pod číslom Po 312/B v Obchodnom registri Mestského súdu Bratislava III.

Obchodné meno:	Železnice Slovenskej republiky
Sídlo:	Klemensova 8, 813 61 Bratislava
IČO:	31 364 501
DIČ:	20 20 480 121
Právna forma:	Iná právnická osoba zriadená zákonom č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky

Spoločnosť je zákonným nástupcom Železníc Slovenskej republiky, š. p., ktoré boli zriadené 1. januára 1993, v čase rozdelenia bývalého Československa na Českú republiku a Slovenskú republiku.

Zriaďovateľom Spoločnosti je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, ktoré napriek tomu, že nie je priamo zainteresované na riadení Spoločnosti, dohliada na určité aspekty jej činnosti prostredníctvom zastúpenia v Správnej rade ŽSR.

Spoločnosť je v zmysle § 20 ods. 1 a § 21 ods. 1 zákona č. 540/2001 Z. z. o štatistike v znení neskorších predpisov registrovaná ako Subjekt verejnej správy (Poznámka 2).

Majetok Spoločnosti, ktorý je vykázaný vo výkaze finančnej pozície Spoločnosti, je vo vlastníctve Slovenskej republiky a Spoločnosti je zverený do správy okrem práva na užívanie majetku v zmysle IFRS 16 Lízingy (Poznámka 6, Poznámka 14).

Spoločnosť nemôže vstupovať do úverových vzťahov tretích osôb ako ručiteľ, ani zriadiť záložné právo v prospech tretích osôb na majetok, ktorý patrí štátu. Spoločnosť nie je neobmedzene ručiacim spoločníkom v žiadnej spoločnosti.

Orgánmi ŽSR sú Správna rada a generálny riaditeľ.

Správna rada je najvyšší orgán železníc. Má päť členov – štyria členovia sú odborníci z odvetvia dopravy, financií a práva a jeden je volený zástupca zamestnancov železníc.

Mená a priezviská členov Správnej rady ŽSR k 31. decembru 2025:

PhDr. Juraj LOVÁSIK, MPH	predseda Správnej rady
Ing. Radovan MAJERSKÝ, PhD.	podpredseda Správnej rady
Ing. Filip MACHÁČEK	člen Správnej rady
Ing. Juraj HREHORČÁK	člen Správnej rady
Mgr. František ZAPARANIK	člen Správnej rady



Spoločnosť má v zmysle zákona č. 423/2015 Z. z. o štatutárnom audite a o zmene a doplnení zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov zriadený Výbor pre audit ŽSR. Výbor pre audit k 31.12.2025 mal jedného člena. Zmena formy zriadenia výboru pre audit s menovaním členom výboru bola ku dňu zostavenia účtovnej závierky v procese schvaľovania.

ŽSR sú manažérom železničnej infraštruktúry v zmysle Rámcovej zmluvy o prevádzkovaní, rozvoji a modernizácii železničnej infraštruktúry uzatvorenej so Slovenskou republikou ako vlastníkom železničnej infraštruktúry, zastúpenou MD SR. Manažér infraštruktúry je povinný zabezpečiť trvalé udržiavanie dráhy v prevádzkyschopnom stave, obnovu dráhy po nehode alebo po mimoriadnej udalosti, údržbu dráhy podľa projektovaných technických parametrov, rozvoj dráhy v súlade s technickým pokrokom a s požiadavkami na bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe, obsluhu železničnej infraštruktúry, organizovanie a riadenie železničnej dopravy na železničnej sieti.

Vlastník infraštruktúry na zabezpečenie plnenia povinností vyplývajúcich z Čiastkovej zmluvy na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení poskytuje finančné prostriedky na prevádzku železničnej infraštruktúry. Zároveň vlastník infraštruktúry poskytuje dotáciu vo forme kapitálových transferov, ktorých cieľom je rozvoj a modernizácia majetku.

Schopnosť Spoločnosti pokračovať vo svojej činnosti podľa zásady nepretržitého trvania Spoločnosti a plniť svoj investičný program a ostatné prevádzkové a finančné záväzky ostáva závislá od nepretržitej pomoci od štátu vo forme kapitálových a prevádzkových dotácií.

Účtovným obdobím je kalendárny rok.

Účtovná závierka Spoločnosti za predchádzajúce účtovné obdobie končiace sa 31. decembra 2024 bola schválená na zasadnutí Správnej rady ŽSR, ktoré sa konalo dňa 23. mája 2025 v Bratislave. Spoločnosť vysporiadala výsledok hospodárenia – zisk 8 800 tis. EUR s nerozdeleným ziskom minulých rokov.

Za rok končiaci sa 31. decembra 2025 Spoločnosť vykázala stratu vo výške 115 tis. EUR (za rok končiaci sa 31. decembra 2024 zisk vo výške 8 800 tis. EUR).

2 Východiská pre zostavenie účtovnej závierky

Individuálna účtovná závierka bola zostavená v súlade s Medzinárodnými účtovnými štandardmi pre finančné výkazníctvo v znení prijatom Európskou úniou (ďalej aj „IFRS“) v zmysle § 17a, ods. 1 zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov. IFRS zahŕňajú štandardy a interpretácie schválené komisiou Európskej únie.

Spoločnosť v zmysle § 22a ods. 3 zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov, je súčasťou súhrnnej účtovnej závierky verejnej správy Slovenskej republiky, ktorú zostavuje Ministerstvo financií SR.

Spoločnosť je na základe § 22 ods. 12 zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve oslobodená od povinnosti zostaviť konsolidovanú účtovnú závierku a konsolidovanú výročnú správu, pretože zostavením len individuálnej účtovnej závierky Spoločnosti sa významne neovplyvní úsudok o finančnej situácii, nákladoch, výnosoch a výsledku hospodárenia za konsolidovaný celok. Obchodné meno a sídlo účtovných jednotiek, v ktorých má Spoločnosť majetkovú účasť, je uvedené v Poznámke 7.

Individuálna účtovná závierka (ďalej aj „účtovná závierka“) bola vypracovaná za predpokladu nepretržitého trvania Spoločnosti, ktorá predpokladá realizáciu aktív a plnenie záväzkov počas bežnej činnosti Spoločnosti a neobsahuje žiadne úpravy, ktoré by mohli byť potrebné v prípade, že Spoločnosť nebude schopná pokračovať v nepretržitej činnosti.

Účtovná závierka je vypracovaná na základe historických obstarávacích cien.

Významné účtovné zásady sú opísané v príslušných poznámkach a boli konzistentne použité pri zostavovaní účtovnej závierky za rok končiaci sa 31. decembra 2025 a porovnateľných informácií za rok končiaci sa 31. decembra 2024.

Údaje v Individuálnej účtovnej závierke ŽSR za rok končiaci sa 31. decembra 2025 sú vykázané v tisícoch eur (ďalej aj „EUR“), pokiaľ nie je uvedené inak. Na základe ekonomickej povahy zásadných udalostí a okolností bolo za funkčnú menu a menu prezentácie Spoločnosti stanovené euro (EUR).

Spoločnosť pre jednoznačnejšiu prezentáciu položiek individuálnej účtovnej závierky preskupila niektoré údaje v poznámkach v porovnaní s minulým obdobím. Zároveň boli upravené aj údaje porovnateľného obdobia.

2.1 Použitie odhadov a úsudkov

Zostavenie účtovnej závierky si vyžaduje, aby manažment Spoločnosti urobil úsudky, odhady a predpoklady, ktoré ovplyvňujú aplikáciu účtovných metód a účtovných zásad a hodnotu vykazovaného majetku, záväzkov, výnosov a nákladov. Odhady a súvisiace predpoklady sú založené na minulých skúsenostiach a iných faktoroch, považovaných za primerané okolnostiam, na základe ktorých sa formuje východisko pre posúdenie účtovných hodnôt majetku a záväzkov, ktoré nie sú zrejmé z iných zdrojov. Skutočné výsledky sa preto môžu líšiť od odhadov.

Odhady a súvisiace predpoklady sa priebežne prehodnocujú. Korekcie účtovných odhadov nie sú vykázané retrospektívne. Vykázané sú v období, v ktorom je odhad korigovaný, ak korekcia ovplyvňuje iba toto obdobie, alebo v období korekcie a v budúcich obdobiach, ak korekcia ovplyvňuje toto aj budúce obdobie.

Spoločnosť urobila nasledujúce významné účtovné odhady:

- odhady súvisiace s ocenením záväzkov so zamestnaneckých požitkov (Poznámka 16)
- odhady týkajúce sa environmentálnych záväzkov (Poznámka 15)
- odhady týkajúce sa súdnych sporov (Poznámka 15)
- odhady týkajúce sa demolácie objektov (Poznámka 15)
- odhady týkajúce sa doby životnosti dlhodobého majetku (Poznámka 4, Poznámka 5, Poznámka 6)

Pri účtovaní o oprave nákladov a výnosov minulých účtovných období je potrebné posudzovať, či ide o významnú alebo nevýznamnú opravu. ŽSR za významnú opravu nákladov a výnosov minulých období zaúčtovanú v bežnom roku považujú čiastku nad 5 mil. EUR. V prípade, ak saldo opráv nákladov a výnosov, ktoré sú zaúčtované ako opravy minulých období v bežnom roku, presiahne hodnotu 5 mil. EUR neovplyvňujú tieto opravy výsledok hospodárenia bežného roka, ale sú vykázané vo výkaze finančnej pozície v časti vlastného imania.

2.2 Nové účtovné štandardy a interpretácie

V priebehu účtovného obdobia 2025 Spoločnosť uplatnila nasledujúce nové a revidované štandardy IFRS a interpretácie IFRIC (zoznam neobsahuje nové alebo zmenené štandardy a interpretácie, ktoré nie sú pre Spoločnosť relevantné):

- Dodatky k IAS 21 „Vplyv zmien kurzov cudzích mien“, účinnosť od 1. januára 2025.

Prijatie nových a novelizovaných IFRS štandardov nemalo vplyv na účtovnú závierku Spoločnosti.

Spoločnosť neaplikovala pri zostavení tejto účtovnej závierky žiaden z vydaných štandardov, ktoré sa stali, resp. sa stanú účinnými po 31. decembri 2025:

- Dodatky k IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10, IAS 7 „Ročné zlepšenia IFRS účtovných štandardov – 11. diel“ – predstavujú menšie technické a terminologické úpravy v príslušných štandardoch, ktorých cieľom je zlepšiť konzistentnosť medzi štandardmi, odstrániť zastarané odkazy a spresniť aplikáciu existujúcich pravidiel bez zásadnej zmeny účtovania - účinnosť od 1. januára 2026.
- IFRS 18 „Prezentácia a zverejňovanie v účtovnej závierke“ nahrádza štandard IAS 1 „Prezentácia účtovnej závierky“ a jeho cieľom je zlepšenie finančného výkazníctva najmä prostredníctvom zadefinovania dodatočných medzisúčtov vo výkaze ziskov a strát, vykazovania informácií o ukazovateľoch výkonnosti definovaných manažmentom spoločnosti a implementovaním nových princípov pre združovanie a oddeľovanie vykazovaných informácií – účinný od 01. januára 2027.

Spoločnosť očakáva, že prijatie týchto štandardov, dodatkov k existujúcim štandardom a interpretáciám nebude mať významný vplyv na jej finančné výkazy v období prvého uplatnenia.

3 Riadenie finančných rizík

Faktory finančného rizika

Spoločnosť je vystavená pri svojej činnosti rôznym finančným rizikám, z ktorých identifikuje ako najvýznamnejšie kreditné riziko, riziko likvidity a úrokové riziko.

Kreditné riziko

Kreditné riziko Spoločnosť vníma najmä v súvislosti s pohľadávkami z obchodného styku vyplývajúcimi z obchodných vzťahov s odberateľmi. Maximálne riziko nesplatenia predstavuje účtovná hodnota každého finančného aktíva, ktorá je vykázaná vo výkaze finančnej pozície, znížená o opravnú položku (Poznámka 9).

Spoločnosť je vzhľadom na svoje postavenie manažéra infraštruktúry vystavená významnému kreditnému riziku individuálneho zmluvného partnera, keďže 14,68 % pohľadávok z obchodného styku k 31. decembru 2025 (k 31. decembru 2024: 11,84 %) eviduje voči dvom najvýznamnejším odberateľom – Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., Bratislava (ďalej „ZSSK CARGO“) a Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Bratislava (ďalej „ZSSK“), ktorých jediným akcionárom je štát v zastúpení Ministerstva dopravy Slovenskej republiky.

Nasledujúca tabuľka znázorňuje celkové pohľadávky Spoločnosti podľa lehoty splatnosti v brutto hodnote:

POHLADÁVKY	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Pohľadávky v lehote splatnosti	87 304	121 881
Do 1 mesiaca	12 589	14 824
Od 1 do 3 mesiacov	36 734	23 064
Od 3 do 12 mesiacov	28 339	76 563
Od 1 do 5 rokov	9 499	7 202
Nad 5 rokov	143	228
Pohľadávky po lehote splatnosti	64 631	65 786
Pohľadávky spolu	151 935	187 667

Spoločnosť nedefinuje kreditné riziko spojené s likvidnými prostriedkami uloženými vo finančných inštitúciách, pretože zmluvnými stranami sú renomované banky s vysokým ratingom, ktorý im, alebo ich materským spoločnostiam, udelili medzinárodné ratingové agentúry.



Riziko likvidity

Spoločnosť riadi likviditu tak, aby obmedzila riziko, že nebude mať k dispozícii zdroje na pokrytie svojich dlhov a záväzkov v čase ich splatnosti. Riziko likvidity Spoločnosť riadi priebežným monitorovaním plánovaného a aktuálneho výkazu peňažných tokov, ktorý následne vyhodnocuje.

V nasledujúcej tabuľke sú zosumarizované celkové úvery a záväzky Spoločnosti podľa lehoty splatnosti (záväzky neobsahujú účty časového rozlíšenia kapitálových dotácií):

CELKOVÉ ÚVERY A ZÁVÄZKY	Úvery a pôžičky		Záväzky		z toho: záväzky z prenájmu	
	31. decembra		31. decembra		31. decembra	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Záväzky v lehote splatnosti	88 733	101 471	524 858	415 182	17 191	1 826
Na požiadanie	0	0	0	0	0	0
Do 1 mesiaca	0	0	96 607	71 462	7	5
Od 1 do 3 mesiacov	0	0	100 445	38 523	187	97
Od 3 do 12 mesiacov	7 437	14 620	126 047	115 896	3 657	1 256
Od 1 do 5 rokov	20 250	24 490	72 517	51 700	13 340	468
Nad 5 rokov	61 046	62 361	129 242	137 740	0	0
Záväzky po lehote splatnosti	0	0	1 155	314	0	0
Záväzky spolu	88 733	101 471	526 013	415 635	17 191	1 826

Úrokové riziko

Aktuálne bankové úvery sú úročené pohyblivou úrokovou sadzbou, viazanou na 6-mesačný Euribor a fixnou úrokovou sadzbou. Spoločnosť nevyužíva derivátové finančné nástroje na zaistenie úrokového rizika.

Spoločnosť monitoruje podmienky v bankách a zostatky finančných prostriedkov na bankových účtoch manažuje tak, aby peňažné prostriedky zhodnotila čo najvýhodnejšie.

Analýza citlivosti na úrokové riziko

Analýza citlivosti sa vypracovala za predpokladu, že výška neuhradeného záväzku k súvahovému dňu bude uhradená ku dňu splatnosti úveru. V prípade, že 6-mesačný Euribor by bol na nulovej úrovni, resp. by mal zápornú hodnotu, záväzok by sa úročil úrokovou sadzbou rovnajúcou sa marži.

Zvýšenie/zníženie úrokovej sadzby 6-mesačného Euriboru o 1 % (za predpokladu, že ostatné premenné by ostali konštantné) by sa zisk Spoločnosti znížil/zvýšil o 27 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 127 tis. EUR).

Riadenie kapitálového rizika

Cieľom Spoločnosti pri riadení kapitálového rizika je zabezpečiť schopnosť Spoločnosti pokračovať vo svojich činnostiach a udržať primeranú štruktúru kapitálu pri znížení nákladov. Riadenie kapitálového rizika je zabezpečované priamo vrcholovým manažmentom.

Spoločnosť sleduje zadlženosť pomocou ukazovateľa zadlženosti, ktorý vykazoval na konci roka tieto hodnoty:

UKAZOVATEĽ ZADLŽENOSTI	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Dlh (Poznámka 12)	88 733	101 471
Peniaze a peňažné ekvivalenty (Poznámka 10)	202 577	144 500
z toho účelovo viazané peňažné prostriedky CEF a ostatné	116 401	108 278
Čistý dlh	2 557	65 249
Vlastné imanie	1 580 574	1 572 780
Pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu	0,16%	4,15%

4 Dlhodobý hmotný majetok

Vykázanie a oceňovanie

Dlhodobý hmotný majetok sa vykazuje v obstarávacej cene po odpočítaní oprávok/amortizácie a akumulovaných strát zo zníženia hodnoty. Pozemky sú účtované v obstarávacej cene alebo v administratívnej hodnote určenej štátom, ktorá nepredstavuje trhovú hodnotu. Súčasťou obstarávacej ceny sú aj vyvolané investície a kapitalizované náklady na prijaté úvery a pôžičky súvisiace s obstaraním.

Limit (minimálna hodnota) pre vykazovanie dlhodobého hmotného majetku (okrem budov, stavieb, pozemkov a umeleckých diel) je stanovený na vyšší ako 1 700 EUR, ak prevádzkovo-technická funkcia majetku je dlhšia ako jeden rok. Položky majetku do 1 700 EUR sú evidované v operatívnej evidencii hmotného majetku v historických obstarávacích cenách a sú účtované do nákladov v okamihu obstarania.

Ak majú významné časti položky dlhodobého hmotného majetku rozdielne doby použiteľnosti, potom sa účtujú a odpisujú ako samostatné položky -komponenty dlhodobého hmotného majetku.

Hodnota nedokončených investícií je znížená o rozdiel vyplývajúci z prepočítania dlhodobého záväzku (zadržanej čiastky) na súčasnú hodnotu, ak jeho hodnota je významná (viac ako 5 miliónov EUR).

Akýkoľvek zisk alebo strata pri vyradení majetku sa vykazuje vo výkaze komplexného výsledku vo výsledku hospodárenia z prevádzkových činností.

Pri nedokončených investíciách sa v rámci obstarávacej ceny prírastkom rozumie: i) hodnota obstarania majetku bez uvedenia do užívania v bežnom roku, ii) hodnota obstarania majetku s uvedením do užívania v bežnom roku iii) tvorba rezervy na nevyfakturované investičné dodávky.

Úbytkom sa rozumie: i) zaradenie majetku z nedokončených investícií do majetku v užívaní, pričom ide o majetok obstaraný v bežnom roku, ii) vyradenie s účtovaním do nákladov, iii) zrušenie/zúčtovanie rezervy na nevyfakturované investičné dodávky.

Presunom sa rozumie presun z nedokončených investícií do majetku v užívaní, pričom ide o majetok obstaraný v minulých obdobiach.

Pri majetku v užívaní sa v rámci obstarávacej ceny prírastkom rozumie i) zaradenie majetku z nedokončených investícií do majetku v užívaní, pričom ide o majetok obstaraný v bežnom roku ii) zaradenie majetku účtovaného priamo do kapitálových fondov vo vlastnom imaní.

Úbytkom majetku v užívaní sa rozumie vyradenie majetku v užívaní v bežnom roku.

Presunom sa rozumie presun z nedokončených investícií do majetku v užívaní, pričom ide o majetok obstaraný v minulých obdobiach.

Následné výdavky

Následné výdavky sa kapitalizujú iba vtedy, ak je pravdepodobné, že budúce ekonomické úžitky spojené s výdavkom budú plynúť do Spoločnosti nad rámec jeho pôvodnej výkonnosti. Technické zhodnotenie majetku (modernizácie, rekonštrukcie, prístavby, nadstavby, prestavby, resp. stavebné úpravy) je aktivované do dlhodobého hmotného majetku, ak minimálna hodnota technického zhodnotenia za rok je viac ako 1 700 eur. Všetky ostatné výdavky sa účtujú ako opravy a údržba do nákladov v období, s ktorým časovo a vecne súvisia.

Odpisovanie

Dlhodobý hmotný majetok sa odpisuje rovnomerne počas očakávanej priemernej ekonomickej životnosti, pričom pozemky a umelecké diela sa neodpisujú. Dlhodobý majetok sa začína odpisovať prvým dňom bezprostredne nasledujúceho mesiaca, v ktorom bol majetok zaradený do používania.

Odhadovaná životnosť majetku jednotlivých skupín dlhodobého hmotného majetku je nasledovná:

- | | |
|----------------------------|--------------------|
| - budovy | 60 rokov |
| - stavby | od 10 do 100 rokov |
| - stroje a zariadenia | od 5 do 30 rokov |
| - ostatný dlhodobý majetok | od 6 do 30 rokov |

Metóda odpisovania, doby životnosti a zostatkové hodnoty majetku sa prehodnocujú ku každému dátumu zostavenia účtovnej závierky a v prípade potreby sú upravené.

Zníženie hodnoty

Ku dňu zostavenia účtovnej závierky Spoločnosť posudzuje účtovnú hodnotu dlhodobého hmotného majetku, či neexistujú náznaky zníženia hodnoty. V prípade výskytu takýchto indikácií sa vypracuje odhad spätne ziskateľnej sumy daného majetku (stanovenej buď znaleckým posudkom alebo odhadom).

Strata zo zníženia hodnoty majetku sa vykazuje vo výsledku hospodárenia.

V prípade, že sa Spoločnosť rozhodne zastaviť nedokončené investície, alebo sa významne oddiali ich plánované ukončenie, posúdi prípadné zníženie ich hodnoty a zaúčtuje opravnú položku. V prípade, ak Spoločnosť má majetok v užívaní, ktorý je evidovaný na účtoch obstarania, zo zásady opatrnosti vytvorí opravnú položku vo výške predpokladaných odpisov majetku z vlastných zdrojov.

Majetok určený na predaj

Zmena klasifikácie dlhodobého majetku na majetok určený na predaj je v prípade, ak odpredaj bol do 31. decembra účtovného obdobia schválený uznesením vlády SR podľa §45 alebo bolo vydané rozhodnutie MD SR k odpredaju podľa § 45a zákona č. 92/1991 Zb. o podmienkach prevodu majetku štátu na iné osoby v znení neskorších predpisov, ale majetok k 31. decembru nebol vyradený z účtovnej evidencie bežného roka z dôvodu, že obchodný prípad nebol ukončený právoplatným prevodom práva k nehnuteľnosti v katastri nehnuteľností. Dňom schválenia uznesenia vlády SR/rozhodnutia MD SR sa takýto dlhodobý majetok prestáva účtovne odpisovať a vykáže sa v hodnote nižšej z účtovnej a reálnej hodnoty zníženej o náklady za predaj.



Rok 2025	Budovy a infraštruktúra	Pozemky	Stroje, prístroje, zariadenia a ostatné aktíva	Nedokončené investície	Celkom
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2025	5 412 900	555 274	1 200 352	927 162	8 095 688
Prírastky	40 018	8 767	11 306	675 359	735 450
Úbytky	-24 622	-2 178	-10 407	-102 462	-139 669
Presuny	150 118	7 048	39 384	-196 550	0
Preradenie do investičného nehnut. majetku (Pozn. 5)	-85	-1 738	0	0	-1 823
Preradenie z investičného nehnut. majetku (Pozn. 5)	6 216	4 831	0	0	11 047
K 31. decembru 2025	5 584 545	572 004	1 240 635	1 303 509	8 700 693
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2025	2 873 383	152	1 002 393	23 166	3 899 094
Prírastky	110 048	6	28 299	1 191	139 544
Úbytky	-19 333	0	-10 350	-7 401	-37 084
Presuny	3 371	0	10 516	0	13 887
K 31. decembru 2025	2 967 469	158	1 030 858	16 956	4 015 441
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2025	2 539 517	555 122	197 959	903 996	4 196 594
K 31. decembru 2025	2 617 076	571 846	209 777	1 286 553	4 685 252
Rok 2024					
	Budovy a infraštruktúra	Pozemky	Stroje, prístroje, zariadenia a ostatné aktíva	Nedokončené investície	Celkom
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2024	5 183 242	544 822	1 165 954	751 903	7 645 921
Prírastky	57 983	12 120	20 055	452 492	542 650
Úbytky	-11 744	-5 921	-4 239	-94 550	-116 454
Presuny	159 993	4 108	18 582	-182 683	0
Preradenie do investičného nehnut. majetku (Pozn. 5)	-411	-88	0	0	-499
Preradenie z investičného nehnut. majetku (Pozn. 5)	23 837	233	0	0	24 070
K 31. decembru 2024	5 412 900	555 274	1 200 352	927 162	8 095 688
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2024	2 759 502	152	975 029	18 424	3 753 107
Prírastky	118 599	0	30 523	5 946	155 068
Úbytky	-7 699	0	-4 158	-1 204	-13 061
Presuny	2 981	0	999	0	3 980
K 31. decembru 2024	2 873 383	152	1 002 393	23 166	3 899 094
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2024	2 423 740	544 670	190 925	733 479	3 892 814
K 31. decembru 2024	2 539 517	555 122	197 959	903 996	4 196 594



Súčasťou dlhodobého hmotného majetku k 31. decembru 2025 je majetok železničnej infraštruktúry v užívaní v obstarávacej cene 8 176 690 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 7 602 568 tis. EUR) a účtovnej hodnote 4 462 940 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 4 005 832 tis. EUR).

Z celkovej hodnoty dlhodobého majetku je majetok obstaraný z dotácií v účtovnej hodnote vo výške 2 802 416 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 2 411 679 tis. EUR) a majetok určený na predaj k 31. decembru 2025 v účtovnej hodnote 1 761 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 5 579 tis. EUR).

Obstarávacie náklady všetkých plne odpísaných nehnuteľností, strojov a zariadení, ktoré Spoločnosť ešte používa k 31. decembru 2025 je 2 101 514 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 2 058 081 tis. EUR). Majetok, ktorý je dočasne nevyužívaný, je v obstarávacej cene 38 798 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 30 032 tis. EUR) a v účtovnej hodnote 21 415 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 18 181 tis. EUR).

Spoločnosť spravuje pozemky, ktoré sú stále predmetom rozhodnutia o nárokoch na vlastnícke právo a ktorých administratívna hodnota priznaná štátom predstavuje 14 348 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 14 356 tis. EUR) a ktoré nie sú vykázané vo výkaze finančnej pozície. Spoločnosť sa zaoberá riešením týchto nárokov. Počas roka 2025 nebolo prevedené na Spoločnosť žiadne vlastnícke právo na pozemky a nebolo aktivované vo výkaze finančnej pozície (k 31. decembru 2024: 470 tis. EUR). Celkovo však administratívne hodnoty priznané pozemkom a vykázané vo výkaze finančnej pozície Spoločnosti boli zvýšené o sumu 4 480 tis. EUR (k 31. decembru 2024: zvýšené o 1 773 tis. EUR). Tieto úpravy hodnôt sú účtované do kapitálových fondov vo vlastnom imaní na základe pozemkových úprav registra obnovenej evidencie pozemkov katastrom. Spoločnosť tiež spravuje pozemky v hodnote 31 531 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 34 036 tis. EUR), ktoré sú vykázané na účte obstarania DHM a intenzívne sa zaoberá ich preradením do užívania. Počas roka 2025 boli preradené pozemky v celkovej hodnote 9 969 tis. EUR (v roku 2024: 4 877 tis. EUR).

Spoločnosť zaúčtovala aktivované náklady na prijaté úvery z dôvodu zabezpečenia financovania projektov vo výške 328 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 775 tis. EUR).

Drobný hmotný majetok neuvedený vo výkaze finančnej pozície Spoločnosti (položky s hodnotou do 1 700 EUR) je k 31. decembru 2025 v hodnote 40 750 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 40 527 tis. EUR).

Poistenie majetku ŽSR (nehnutel'ný majetok, súbor hnutel'ného majetku) je uzatvorené v renomovanej poisťovni na rôzne druhy rizík a zároveň na rôzne poistné sumy - ročný limit plnenia v prípade živelného poistenia na všetky poistné udalosti, okrem katastrofických škôd, je 11 000 tis. EUR a ročný limit plnenia na všetky poistné udalosti pre riziká katastrofických škôd je 7 000 tis. EUR. Katastrofické škody sú: zosuv pôdy, náraz dopravného prostriedku, povodeň, záplava, víchrica, krupobitie, zemetrasenie, pád predmetov.

V prípade poistenia strojov, zariadení a elektroniky je ročný limit plnenia na všetky poistné udalosti 2 000 tis. EUR. ŽSR majú zároveň uzatvorené aj poistenie zodpovednosti za škodu (ročný limit plnenia na všetky poistné udalosti je 2 000 tis. EUR). Spoločnosť eviduje vo výnosoch prijaté a nárokovvané poistné plnenia vo výške 841 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 488 tis. EUR).



Vývoj opravných položiek k dlhodobému hmotnému majetku

	Budovy a infraštruktúra	Pozemky	Stroje, prístroje, zariadenia a ostatné aktíva	Nedokončené investície	Celkom
K 1. januáru 2025	4 373	152	24	23 166	27 715
Tvorba	712	6	0	1 191	1 909
Zúčtovanie	0	0	0	-2 584	-2 584
Zrušenie straty zo zníženia	-672	0	-19	-4 817	-5 508
K 31. decembru 2025	4 413	158	5	16 956	21 532
K 1. januáru 2024	3 611	152	45	18 424	22 232
Tvorba	1 327	0	0	5 946	7 273
Zúčtovanie	0	0	0	-295	-295
Zrušenie straty zo zníženia	-565	0	-21	-909	-1 495
K 31. decembru 2024	4 373	152	24	23 166	27 715

5 Investičný nehnuteľný majetok

Vykázanie a oceňovanie

Investičný nehnuteľný majetok (najmä budovy, bytové domy, strážne domy, garáže, zastávky a pozemky s nimi súvisiace, ako aj samostatné pozemky) sa prvotne oceňuje v obstarávacej cene vrátane nákladov na transakciu. Po prvotnom vykázaní sa investičný nehnuteľný majetok oceňuje v obstarávacej cene po odpočítaní kumulovaných oprávok a strát zo zníženia hodnoty.

Zásady pre následné výdavky, odpisovanie a zníženie hodnoty sú zhodné so zásadami stanovenými pre dlhodobý hmotný majetok (Poznámka 4).

Rok 2025	Budovy a infraštruktúra	Pozemky	Celkom
Obstarávacia cena			
K 1. januáru 2025	13 004	11 287	24 291
Prírastky	0	0	0
Úbytky	-21	-116	-137
Preradenie z dlhodobého hmotného majetku (Pozn. 4)	85	1 738	1 823
Preradenie do dlhodobého hmotného majetku (Pozn. 4)	-6 216	-4 831	-11 047
K 31. decembru 2025	6 852	8 078	14 930
Oprávky/zníženie hodnoty			
K 1. januáru 2025	8 334	0	8 334
Prírastky	68	0	68
Úbytky	-406	0	-406
Presuny	-3 139	0	-3 139
K 31. decembru 2025	4 857	0	4 857
Účtovná hodnota			
K 1. januáru 2025	4 670	11 287	15 957
K 31. decembru 2025	1 995	8 078	10 073



Rok 2024	Budovy a infraštruktúra	Pozemky	Celkom
Obstarávacia cena			
K 1. januáru 2024	36 824	11 474	48 298
Prírastky	0	0	0
Úbytky	-394	-42	-436
Preradenie z dlhodobého hmotného majetku (Pozn. 4)	411	88	499
Preradenie do dlhodobého hmotného majetku (Pozn. 4)	-23 837	-233	-24 070
K 31. decembru 2024	13 004	11 287	24 291
Oprávky/zníženie hodnoty			
K 1. januáru 2024	21 250	0	21 250
Prírastky	161	0	161
Úbytky	-548	0	-548
Presuny	-12 529	0	-12 529
K 31. decembru 2024	8 334	0	8 334
Účtovná hodnota			
K 1. januáru 2024	15 574	11 474	27 048
K 31. decembru 2024	4 670	11 287	15 957

Zníženie hodnoty

V súlade s IAS 36 – Zníženie hodnoty majetku Spoločnosť nemá vytvorenú k 31. decembru 2025 opravnú položku (k 31. decembru 2024: 390 tis. EUR).

OPRAVNÉ POLOŽKY K INVESTIČNÉMU NEHNUTEĽNÉMU MAJETKU	rok 2025	rok 2024
K 1. januáru	390	682
Tvorba	0	0
Zúčtovanie	-390	-292
K 31. decembru	0	390

Ocenenie v reálnej hodnote

Pre účely zverejnenia bol investičný nehnuteľný majetok ocenený v reálnej hodnote nasledovne.

Majetok	Úroveň 1	Úroveň 2	Úroveň 3
Pozemky	0	538	19 372
Stavby	0	1 204	4 463

V investíciách do nehnuteľností sú evidované nehnuteľnosti, ktoré sú ako celok prenajaté, respektíve ponúkané na prenájom. Ide najmä o budovy, bytové priestory, strážne domy, garáže, zastávky a pozemky s nimi súvisiace, ako aj samostatné pozemky.

Pri niektorých položkách nehnuteľností k stanoveniu reálnej hodnoty pozemkov a stavieb boli k dispozícii znalecké ohodnotenia majetku a z tohto dôvodu sú ich reálne hodnoty vykazované k 31. decembru 2025 v úrovni 2.

Rozdielne úrovne boli definované takto:

Úroveň 1 – kótované ceny (neupravené) za rovnaké aktíva alebo záväzky na aktívnych trhoch, ku ktorým má Spoločnosť prístup k dátumu ocenenia.

Úroveň 2 – vstupné údaje iné ako kótované ceny zahrnuté do úrovne 1, ktoré sú zistiteľné pre majetok alebo záväzok buď priamo alebo nepriamo.

Úroveň 3 – vstupné údaje ako sú majetok alebo záväzok, ktoré nie sú založené na zistiteľných trhových údajoch.

Oceňovacie techniky použité na odvodenie reálnych hodnôt v úrovni 2 a 3

Reálna hodnota investičného nehnuteľného majetku v úrovni 2 a 3 k 31. decembru 2025 je v hodnote 25 577 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 36 493 tis. EUR). Pre stanovenie reálnej hodnoty investícií boli využité všetky vhodné metódy, v prípade, keď bolo k dispozícii znalecké ohodnotenie majetku, bola prednostne použitá metóda objektivizácie znalecky stanovenej všeobecnej hodnoty príslušného majetku.

Metódy stanovenia reálnej hodnoty pre nasledovný počet majetkových položiek:

POZEMKY	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Znalecký posudok	180	213
Zjednodušená metóda polohovej diferenciácie	1 778	1 632
Výnosová metóda	323	365
Metóda obstarávacej ceny	217	261
Porovnávací metóda (porovnaním s typovo podobným pozemkom v danej lokalite, u ktorého bolo k dispozícii znalecké ohodnotenie)	44	43

STAVBY	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Metóda časovej ceny	282	331
Zjednodušená výnosová metóda	26	38
Metóda objektivizácie znalecky stanovenej všeobecnej hodnoty	32	39
Metóda obstarávacej ceny	30	45
Odborný odhad	51	52

Náklady súvisiace s investičným nehnuteľným majetkom predstavujú hodnotu 69 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 206 tis. EUR) a výnosy z investičného nehnuteľného majetku predstavujú hodnotu 2 346 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 2 967 tis. EUR).

6 Dlhodobý nehmotný majetok

Vykázanie a oceňovanie

Dlhodobý nehmotný majetok sa vykazuje v obstarávacej cene po odpočítaní oprávok/amortizácie a akumulovaných strát zo zníženia hodnoty. Súčasťou obstarávacej ceny sú aj kapitalizované náklady na prijaté úvery a pôžičky súvisiace s obstaraním.

Limit (minimálna hodnota) pre vykazovanie nehmotného majetku je stanovený na vyšší ako 2 400 EUR, ak prevádzkovo-technická funkcia majetku je dlhšia ako jeden rok.

Akýkoľvek zisk alebo strata pri vyradení majetku sa vykazuje vo výkaze komplexného výsledku vo výsledku hospodárenia z prevádzkových činností.

Následné výdavky

Následné výdavky sa kapitalizujú iba vtedy, ak je pravdepodobné, že budúce ekonomické úžitky spojené s výdavkom budú plynúť do Spoločnosti nad rámec jeho pôvodnej výkonnosti. Všetky ostatné výdavky sa účtujú do nákladov v období, s ktorým časovo a vecne súvisia.

Odpisovanie

Dlhodobý nehmotný majetok sa odpisuje rovnomerne počas očakávanej priemernej ekonomickej životnosti. Dlhodobý nehmotný majetok má určenú dobu životnosti s výnimkou licenčných práv na súborné dielo.

Odhadovaná životnosť dlhodobého nehmotného majetku je od 3 rokov do 25 rokov.

Metóda odpisovania, doby životnosti a zostatkové hodnoty majetku sa prehodnocujú ku každému dátumu zostavenia účtovnej závierky a v prípade potreby sú upravené.

Zníženie hodnoty

Ku dňu zostavenia účtovnej závierky Spoločnosť posudzuje účtovnú hodnotu dlhodobého nehmotného majetku, či neexistujú náznaky zníženia hodnoty. V prípade výskytu takýchto indikácií sa vypracuje odhad návratnej hodnoty daného majetku. Návratná hodnota sa rovná reálnej hodnote, zníženej o náklady na predaj alebo použiteľnej hodnote podľa toho, ktorá je vyššia.

Strata zo zníženia hodnoty majetku sa vykazuje vo výkaze komplexného výsledku vo výške, o ktorú účtovná hodnota majetku prevyšuje jeho spätne ziskateľnú sumu. Spätne ziskateľná suma (vyššia suma medzi reálnou hodnotou majetku po odpočítaní nákladov za predaj a hodnotou z používania majetku) bola pri jednotlivom majetku stanovená buď znaleckým posudkom alebo odhadom.

V prípade, že sa Spoločnosť rozhodne zastaviť nedokončené investície, alebo sa významne oddiali ich plánované ukončenie, posúdi prípadné zníženie ich hodnoty a zaúčtuje opravnú položku. V prípade, ak Spoločnosť má majetok v užívaní, ktorý je evidovaný na účtoch obstarania, zo zásady opatrnosti vytvorí opravnú položku vo výške predpokladaných odpisov majetku z vlastných zdrojov.



Rok 2025	Aktivované náklady na vývoj	Softvér	Nedokončené investície	Právo na užívanie	Celkom
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2025	4	55037	1 908	7 348	64 297
Prírastky	0	507	1 325	18 620	20 452
Úbytky	0	-2	-350	-6 006	-6 358
Presuny	397	20	-418	0	-1
K 31. decembru 2025	401	55 562	2 465	19 962	78 390
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2025	3	49 888	0	5 449	55 340
Prírastky	60	2 512	0	3 817	6 389
Úbytky	0	-2	0	-6 093	-6 095
Presuny	0	0	0	0	0
K 31. decembru 2025	63	52 398	0	3 173	55 634
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2025	1	5 149	1 908	1 899	8 957
K 31. decembru 2025	338	3 164	2 465	16 789	22 756
Rok 2024					
Obstarávacia cena					
K 1. januáru 2024	4	54 818	1 262	7 413	63 497
Prírastky	0	407	1 593	62	2 062
Úbytky	0	-554	-581	-127	-1 262
Presuny	0	366	-366	0	0
K 31. decembru 2024	4	55 037	1 908	7 348	64 297
Oprávky/zníženie hodnoty					
K 1. januáru 2024	3	47 344	90	2 386	49 823
Prírastky	0	3 098	0	3 198	6 296
Úbytky	0	-554	-90	-135	-779
Presuny	0	0	0	0	0
K 31. decembru 2024	3	49 888	0	5 449	55 340
Zostatková hodnota					
K 1. januáru 2024	1	7 474	1 172	5 027	13 674
K 31. decembru 2024	1	5 149	1 908	1 899	8 957

V súlade s IAS 36 – Zníženie hodnoty majetku Spoločnosť nemá k 31. decembru 2025 vytvorenú opravnú položku k nedokončeným investíciám.

Právo na užívanie

Spoločnosť vykazuje „Právo na užívanie“ z prenájmu v časti „Dlhodobý nehmotný majetok“ a „Ostatné záväzky“. Súčasťou Práva na užívanie je prenájom budov, stavieb, energetických a hnacích strojov a zariadení, pracovných strojov a zariadení, dopravných prostriedkov a pozemkov.

Spoločnosť oceňuje Právo na užívanie obstarávacou cenou zníženou o akumulované odpisy a o všetky akumulované straty zo zníženia hodnoty a upravenou o akékoľvek precenenie lízingového záväzku.

Spoločnosť sa rozhodla nevykazovať právo na užívanie majetku a lízingové záväzky v prípade lízingov s nízkou hodnotou (4 000,- EUR bez DPH alebo nižšia) a krátkodobých lízingov (doba prenájmu 12 mesiacov alebo kratšia). Spoločnosť vykazuje lízingové splátky spojené s týmito lízingmi ako náklad rovnomerne počas doby lízingu vo výkaze komplexného výsledku.

Spoločnosť sa rozhodla neoddeľovať časti, ktoré nesúvisia s lízingom od častí súvisiacich s lízingom, celá zmluva sa zaúčtuje ako lízing.

(i) Účtovná hodnota aktív s právom na užívanie ku koncu obdobia vykazovania:

PRÁVO NA UŽÍVANIE	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Budovy	137	171
Stavby	169	226
Energetické a hnacie stroje a zariadenia	9	12
Pracovné stroje a zariadenia	3	4
Dopravné prostriedky	16 352	1 318
Pozemky	118	166
Právo na užívanie spolu	16 788	1 897

Záväzok z prenájmu	rok 2025	rok 2024
Dlhodobý	13 341	468
Krátkodobý	3 657	1 256



(ii) Odpisy týkajúce sa aktív s právom užívania podľa triedy podkladového aktíva:

VÝŠKA ODPISOV PRÁVA NA UŽÍVANIE	rok 2025	rok 2024
Budovy	39	39
Stavby	56	70
Energetické a hnacie stroje a zariadenia	3	3
Pracovné stroje a zariadenia	1	1
Dopravné prostriedky	3 521	2 977
Pozemky	40	40
Odpisy Práva na užívanie spolu	3 660	3 130

NÁKLADY SÚVISIACE S LÍZINGOM	rok 2025	rok 2024
úrokový náklad na lízingové splátky	443	124
náklady súvisiace s krátkodobými lízingmi	12	30
náklady súvisiace s lízingmi majetku s nízkou hodnotou	2	2

Celkový odliv peňažných prostriedkov na prenájom za rok 2025 predstavuje hodnotu 4 402 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 3 934 tis. EUR).

7 Finančné investície

Podiely v dcérskych a pridružených spoločnostiach a ostatných investíciách sa vykazujú v obstarávacej cene. Obstarávaciu cenu investície v dcérskej a pridruženej spoločnosti tvoria náklady súvisiace s obstaraním investície a predstavujú reálnu hodnotu zaplatenej ceny a priamo súvisiace transakčné náklady. Výnosy súvisiace s finančnými investíciami ako sú dividendy, sa vykazujú po nadobudnutí právneho nároku na dividendy vo výkaze komplexného výsledku v rámci finančných výnosov. V prípade dlhodobého finančného majetku určeného na predaj sa finančné investície precenia na reálnu hodnotu do vlastného imania a precenenie sa vykáže v ostatnom komplexnom výsledku hospodárenia. Pri predaji dlhodobého finančného majetku bude precenenie presunuté do ziskov a strát.

	Dcérske spoločnosti	Pridružené spoločnosti	Ostatné investície	Celkom 2025	Celkom 2024
Počiatkový stav k 1.1.	1 009	1 464	151	2 624	2 624
Prírastky	0	0	0	0	0
Úbytky	0	0	0	0	0
Konečný stav k 31.12.	1 009	1 464	151	2 624	2 624

Štruktúra majetkových účastí Spoločnosti k 31. decembru 2025:

Obchodné meno a sídlo	Výška vlastného imania	Výsledok hospodárenia	Krajina registrácie	Majetková účasť %	Základná činnosť
Dcérske spoločnosti					
Stabilita, d. d. s., a. s., Košice (Poznámka 30)	6 962	2 060	Slovensko	55,26	správa doplnkových dôchodkových fondov
Pridružené spoločnosti					
ŽPSV, a. s., Čaňa (Poznámka 30)	8 350	3 500	Slovensko	41,06	výroba betónových výrobkov, prefabrikátov a konštrukcií pre stavebné účely
Ostatné investície					
HIT RAIL, b. v., Amsterdam, Holandsko	3 853	358	Holandsko	4,00	realizácia prepojenia informačných systémov železníc v rámci UIC

Prezentované údaje hospodárenia pridružených spoločností nie sú zostavené podľa IFRS.

8 Zásoby

Zásoby sú ocenené v obstarávacej cene alebo v čistej realizovateľnej hodnote, podľa toho, ktorá je nižšia. Obstarávacia cena je stanovená na základe metódy váženého priemeru pre jednotlivé položky zásob a zahrňuje cenu obstarania a náklady súvisiace s obstaraním zásob.

Zníženie hodnoty zásob sa upravuje vytvorením opravnej položky vo výške rozdielu medzi obstarávacou cenou a čistou realizovateľnou hodnotou. Spoločnosť vytvára opravnú položku aj k pomaly obrátkovým a zastaraným zásobám na základe pravidelného prehodnotenia vekovej štruktúry a posúdenia manažmentu.

Pre zabezpečenie okamžitej a mimoriadnej údržby a opráv pri poruchách ohrozujúcich bezpečnosť a plynulosť železničnej prevádzky, udržiava Spoločnosť v určitých prevádzkových skladoch zásoby stálej zálohy. Ako dlhodobo potrebné zásoby eviduje Spoločnosť také zásoby, ktoré už nie sú bežne dostupné na trhu a sú určené na používané zariadenia, pričom ich zásoba musí byť úmerná počtu týchto zariadení. K stálym zálohám a dlhodobo potrebným zásobám sa opravné položky nevytvárajú.

	Obstarávacia cena 2025	Účtovná hodnota 2025	Obstarávacia cena 2024	Účtovná hodnota 2024
Výrobky stroj. a kovosprac. priemyslu	9 537	6 712	6 906	4 955
Výrobky elektrotech. priemyslu	2 813	1 911	3 275	2 382
Výrobky hutníckeho priemyslu	4 742	4 119	8 061	7 515
Výrobky chemického priemyslu	1 261	1 148	1 240	1 130
Osobné ochranné pracovné prostriedky a rovnošaty	1 127	1 040	690	651
Stavebné materiály a výrobky drevospracujúceho priemyslu	1 665	1 537	1 389	1 273
Ostatný materiál	488	304	439	244
Zásoby spolu	21 633	16 771	22 000	18 150

Z CELKOVÉHO STAVU ZÁSOB EVIDUJE SPOLOČNOSŤ:	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Zásoby stálej zálohy	2 463	2 230
Dlhodobo potrebné zásoby	527	533



Zníženie hodnoty

Spoločnosť vytvorila opravné položky k pomalyobrátkovým a zastaraným zásobám porovnaním ocenenia v účtovníctve k 31. decembru 2025 s čistou realizovateľnou hodnotou.

VÝVOJ OPRAVNEJ POLOŽKY K ZÁSOBÁM

Stav k 31.12.2024	3 850
Tvorba	3 228
Vyradenie zásob	-116
Zánik opodstatnenosti	-2 100
Stav k 31.12.2025	4 862

Spoločnosť eviduje v podsúvahovej evidencii zásoby materiálu mobilizačných rezerv – program 222 vo výške 12 142 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 11 436 tis. EUR) a materiál v skladoch civilnej obrany vo výške 709 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 710 tis. EUR).

9 Pohľadávky z obchodného styku a ostatné pohľadávky

Vykázanie a ocenenie

Pohľadávky z obchodného styku a ostatné pohľadávky sú prvotne oceňované v transakčnej cene. Následne sú klasifikované a oceňované v amortizovanej hodnote použitím metódy efektívnej úrokovej miery.

Spoločnosť drží pohľadávku s cieľom inkasovať zmluvné peňažné toky a zmluvné podmienky vedú v stanovených dátumoch k peňažným tokom, ktoré predstavujú výhradne platby istiny a úrokov z nesplatennej sumy istiny.

Zisk alebo strata z vyradenia predtým vykázaných pohľadávky sa vykazuje vo výsledku hospodárenia.

Zníženie hodnoty

Spoločnosť uplatňuje pre obchodné a krátkodobé pohľadávky zjednodušený model posudzovania a účtovania strát zo zníženia hodnoty pohľadávok používaním maticového prístupu opravných položiek. Podľa tohto maticového prístupu sa opravná položka vypočíta ako suma pohľadávok vo vopred určenej kategórii dní po splatnosti vynásobená historickou mierou strát spojenou s touto časovou kategóriou a upravená o výhľadové informácie.

Významné pohľadávky sa posudzujú s použitím metódy očakávaných diskontovaných peňažných tokov a expertného prístupu.

Zmeny v opravných položkách na očakávané straty sú účtované v rámci prevádzkových nákladov (Poznámka 25).

DLHODOBÉ POHLADÁVKY	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Poskytnuté preddavky na dlhodobý hmotný majetok	6 922	6 869
Ostatné dlhodobé pohľadávky	480	561
Nárok na dotácie	1 137	0
Náklady budúcich období	1 103	0
Opravné položky	-5 404	-5 404
Dlhodobé pohľadávky spolu	4 238	2 026

Dlhodobé pohľadávky sú zvýšené z dôvodu zaúčtovania nároku na investičnú dotáciu na projekt financovaný zo CINEA (CEF) a nákladov budúcich období za nákup, údržbu a aktualizáciu software.

Opravné položky sú vytvorené k poskytnutým preddavkom na obstaranie dlhodobého majetku a vývoj opravných položiek je bez zmeny.



KRÁTKODOBÉ POHLADÁVKY Z OBCHODNÉHO STYKU	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Pohl'adávky z obchodného styku	74 184	74 682
Poskytnuté preddavky	184	218
Ostatné pohľadávky z obchodného styku	867	1 231
Opravné položky	-63 622	-63 350
Krátkodobé pohľadávky z obchodného styku spolu	11 613	12 781

Pohl'adávky z obchodného styku po lehote splatnosti sú v hodnote 64 483 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 64 037 tis. EUR). Pohl'adávky z obchodného styku sú bezúročné a vo všeobecnosti splatné od 14 do 60 dní (Poznámka 3).

VÝVOJ OPRAVNEJ POLOŽKY K POHLADÁVKAM Z OBCHODNÉHO STYKU	ku krátkodobým pohl'adávkam	Z toho: pohl'adávkam voči dlžníkom v konkurze
Stav k 31.12.2024	63 350	481
Tvorba	734	239
Zúčtovanie z dôvodu odpisu pohľadávky	-150	-46
Zúčtovanie z dôvodu úplného alebo čiastočného uhradenia	-312	0
Stav k 31.12.2025	63 622	674

OSTATNÉ POHLADÁVKY A AKTÍVA	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Ostatné pohľadávky	332	2 909
Pohl'adávky voči štátu	64 494	99 933
Náklady budúcich období	2 232	1 264
Opravné položky	-121	-1 715
Ostatné pohľadávky a aktíva spolu	66 937	102 391

V pohľadávkach voči štátu je evidovaný nárok na investičné dotácie k investičným záväzkom zo stavieb, pri ktorých je isté, že v budúcich obdobiach budú dotácie načerpané vo výške 61 392 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 97 244 tis. EUR). Najvyšší nárok je na dostavbu zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, realizácia vo výške 17 540 tis. EUR, komplexnú rekonštrukciu výhybiek a staničných zabezpečovacích zariadení Levice a diaľkovo ovládaných zabezpečovacích zariadení Veľké Kozmálovce vo výške 7 528 tis. EUR a komplexnú rekonštrukciu trate Bratislava Nové Mesto – Bratislava ústredná nákladná stanica vo výške 6 810 tis. EUR (Poznámka 13).

Zároveň v pohľadávkach voči štátu Spoločnosť eviduje nadmerný odpočet DPH vo výške 3 102 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 2 689 tis. EUR).



VÝVOJ OPRAVNEJ POLOŽKY K OSTATNÝM POHLADÁVKAM

Stav k 31.12.2024	1 715
Tvorba	30
Zúčtovanie z dôvodu odpisu pohľadávky	-1 584
Zúčtovanie z dôvodu úplného alebo čiastočného uhradenia	-40
Stav k 31.12.2025	121

10 Peniaze a peňažné ekvivalenty

Peniaze a peňažné ekvivalenty tvoria peňažné prostriedky v banke a v pokladni a krátkodobé vklady so splatnosťou do troch mesiacov od dátumu obstarania, pri ktorých existuje len nízke riziko, že dôjde k zmene ich hodnoty.

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Hotovosť a ceniny	34	34
Peniaze v banke	86 142	36 188
Peniaze v banke - prostriedky účelovo viazané	116 401	108 278
Peniaze a peňažné ekvivalenty vo výkaze finančnej pozície	202 577	144 500
Kreditné karty	-4	-2
Peniaze a peňažné ekvivalenty vo výkaze peňažných tokov	202 573	144 498

Úrokové sadzby z vkladov na bežných účtoch v bankách sa pohybovali pri pohyblivých sadzbách v rozmedzí od 0,5 % p. a. do 2,78 % p. a.

Súčasťou účelovo viazaných prostriedkov sú najmä prijaté zálohové platby na financovanie projektov Nástroja na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility - CEF) a Programu Slovensko vo výške 94 875 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 86 215 tis. EUR).

Poskytnuté zálohové platby sa použijú na priebežné financovanie vykonaných prác na schválených stavbách.

Zálohové platby k 31. decembru 2025 sú viazané na nasledovné projekty:	(v tis. EUR)
Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR	28 636
Príprava projektu železničného prepojenia Košice - Čierna nad Tisou SK/UA a vybrané intervencie na trati	9 551
Modernizácia železničnej trate Žilina Košice, úsek Vydrník (mimo) - Spišská Nová Ves (mimo)	33 900
Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) - Krompachy, Stavba A.1 Poprad Tatry (mimo) - Vydrník	22 788

11 Vlastné imanie

Základné imanie predstavuje investíciu štátu do Spoločnosti, a to vo forme peňažných a majetkových vkladov. Jeho celková výška je 797 566 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 797 566 tis. EUR), pričom oproti minulému účtovnému obdobiu nenastala v tejto oblasti žiadna zmena. Vo februári 2025 bolo zapísané v obchodnom registri SR zníženie základného imania, ktoré bolo zaúčtované v roku 2024.

Na základe Uznesenia Správnej rady ŽSR zo zasadnutia dňa 23. mája 2025 sa výsledok hospodárenia za minulé účtovné obdobie - zisk vo výške 8 800 tis. EUR zúčtoval s nerozdeleným ziskom minulých rokov.

Kapitálové fondy zahŕňajú vklady kapitálu, ktoré nezvyšujú základné imanie Spoločnosti. Štát neustále skúma právny nárok na pozemky spravované Spoločnosťou a ich hodnotu, na základe čoho periodicky vkladá do Spoločnosti ďalší majetok a koriguje stanovené administratívne hodnoty. Počas roka 2025 boli korigované a celkom zvýšené administratívne hodnoty pozemkov vo výške 4 480 tis. EUR (k 31. decembru 2024: zvýšené o 1 773 tis. EUR). Kapitálové fondy vo výške 524 084 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 516 175 tis. EUR) tiež zahŕňajú precenenia zamestnaneckých požitkov v súlade s IAS 19, ktoré sú založené na poistno-matematických metódach a odloženú daň súvisiacu s precenením zamestnaneckých požitkov.

Zákonný rezervný fond sa tvorí v zmysle § 15 zákona č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov a dopĺňa sa sumou vo výške minimálne 5 % zo zisku, a to až do výšky 5 % z hodnoty majetku, s ktorým majú ŽSR právo hospodárenia, okrem hodnoty železničnej infraštruktúry. Účtovná hodnota majetku v správe ŽSR, okrem majetku železničnej infraštruktúry bola k 31. decembru 2025 vo výške 257 764 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 218 299 tis. EUR). Zákonný rezervný fond je vytvorený vo výške 19 597 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 19 597 tis. EUR), čo predstavuje viac ako 5 % z hodnoty majetku, okrem hodnoty železničnej infraštruktúry.

12 Úvery

Všetky úvery s výnimkou lízingov sa prvotne vykazujú v reálnej hodnote prijatého protiplnenia po odpočítaní nákladov spojených so získaním úveru. Po prvotnom vykázaní sa vykazujú v amortizovanej zostatkovej cene použitím metódy efektívnej úrokovej miery. Amortizovaná zostatková cena sa vypočíta tak, že sa zohľadnia všetky náklady a diskonty alebo prémie pri vysporiadaní. Náklady na dlhovú službu vynaložené v súvislosti so zhotovením akéhokoľvek aktíva spĺňajúceho podmienky aktivácie týchto nákladov, sa aktivujú ako súčasť jeho obstarávacej ceny, a to počas obdobia potrebného na dokončenie aktíva a jeho uvedenia do stavu spôsobilosti na jeho zamýšľané použitie. Ostatné náklady na dlhovú službu sú účtované do nákladov.

ÚVERY	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Dlhodobé úvery		
Tatrabanka - investičný úver, splatnosť 30. júna 2026	0	2 740
Tatrabanka - investičný úver, splatnosť 31. decembra 2027	20 250	21 750
SLSP - investičný úver, splatnosť 31. decembra 2041	7 500	8 000
SIH - diagnostické vozidlá, splatnosť 31. decembra 2042	26 883	27 698
SIH - ŽST Košice-rekonštrukcia, splatnosť 31. decembra 2045	12 135	12 135
SIH - ŽST Maťovce, ŽST Kysak a ŽST Košice, splatnosť 31. decembra 2045	14 528	14 528
Spolu dlhodobé úvery	81 296	86 851
Krátkodobé úvery vrátane krátkodobej časti dlhodobých úverov		
Tatrabanka - investičný úver	2 740	10 000
Tatrabanka - investičný úver	1 500	1 500
SLSP - investičný úver	500	500
SIH - diagnostické vozidlá	1 680	1 604
SIH - ŽST. Košice - rekonštrukcia	639	639
SIH - ŽSR. Maťovce, ŽST Kysak a ŽST Košice	373	373
Úroky z úverov	1	2
Kreditné karty	4	2
Spolu krátkodobé úvery	7 437	14 620
Úvery spolu	88 733	101 471

Spoločnosť uhradila splátky istín dlhodobých úverov v celkovej výške 12 739 tis. EUR (z toho 739 tis. EUR tvorili splátky istiny za SIH – diagnostické vozidlá). Splátky úrokov z dlhodobých úverov k 30. júnu a k 31. decembru boli uhradené vo výške 892 tis. EUR. Úroky z úverov zaúčtované do nákladov boli vo výške 564 tis. EUR (za rok 2024: 1 173 tis. EUR) a aktivované ako prírastok majetku vo výške 328 tis. EUR (za rok 2024: 298 tis. EUR).

ŽSR v januári 2025 načerpali krátkodobý úver v rámci Zmluvy o úvere uzatvorenej v roku 2024 so spoločnosťou Slovenská sporiteľňa, a. s. vo výške 17 000 tis. EUR. Krátkodobý úver bol splatený v januári 2025, úroky boli zaúčtované do nákladov vo výške 16 tis. EUR.



Zostatok nepoužitých úverových prostriedkov SIH k 31.12.2024 predstavoval 21 432 tis. EUR. V priebehu roka 2025 bola časť z týchto prostriedkov, vo výške 3 452 tis. EUR, použitá na financovanie rekonštrukcie ŽST Košice. Po zohľadnení uvedeného použitia bol zostatok úverových prostriedkov SIH k 31.12.2025 vo výške 17 980 tis. EUR.

Prostriedky nadobudnuté na základe Zmlúv o úvere medzi National Development Fund II., a. s. (SIH) a ŽSR sa začínajú úročiť dňom použitia úveru. Použitie úveru predstavuje úhradu faktúry dodávateľovi na základe projektovej zmluvy z prostriedkov úveru.

Splácanie istín úverov SIH začne po kolaudácii diela, resp. po podpise akceptačného protokolu, najneskôr však v konečný deň splatnosti.

13 Dotácie EÚ a štátne dotácie

Dotácie EÚ a štátne dotácie sa nevykazujú, pokiaľ neexistuje primerané uistenie, že Spoločnosť bude konať v súlade s podmienkami, ktoré sa na ňu vzťahujú, a že Spoločnosť tieto dotácie dostane. Nárok na dotáciu sa vykáže, ak bude aktívum financované z dotácie dodané a Spoločnosťou prevzaté.

Ak sa dotácia vzťahuje na úhradu nákladov, vykazuje sa ako výnos v období potrebnom na systematické kompenzovanie dotácie s nákladmi, na ktorých úhradu je dotácia určená. V rámci dotácie na úhradu nákladov Spoločnosť zaúčtovala Dotáciu na zabezpečenie prevádzkovania železničnej infraštruktúry (Poznámka 18).

Ak sa dotácia vzťahuje na obstaranie dlhodobého majetku, reálna hodnota dotácie sa účtuje do výnosov budúcich období a rovnomerne sa zúčtováva do výkazu komplexného výsledku počas odhadovanej životnosti príslušného majetku.

Program Slovensko

	rok 2025	rok 2024
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina – realizácia (2.fáza) (Sekcia č. 2)	80 313	33 554
Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, úsek Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR (2.fáza) (sekcia B)	8 323	4 139
Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach - Moldava nad Bodvou, realizácia - 2. fáza	26 917	0
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, Stavba A.1 Poprad Tatry (mimo) – Vydrník	37 212	0
	152 765	37 693

Plán obnovy a odolnosti

	rok 2025	rok 2024
Bánovce nad Ondavou – Humenné, elektrifikácia trate	108 981	83 788
Šaštín – Kúty, komplexná rekonštrukcia železničného zvršku	0	7 046
ŽST Hronský Beňadik - z. Tekovská Breznica – ŽST Nová Baňa, rekonštrukcia dopravnej cesty	36 240	0
ŽST Levice, obnova výhybiiek a nové diaľkovo ovládané staničné a traťové zabezpečovacie zariadenia na úseku Kalná nad Hronom (mimo) – Kozárovce (mimo)	28 492	0
Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, KRŽŽ koľ.č.1,2	22 262	0
ŽST Filákov - Výh. Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a spodku	18 901	0
Nižná Myšľa - Ruskov, komplexná rekonštrukcia k. č. 2	7 679	0
Margecany – Červená Skala, KRŽŽ km 87,437 – 92,272, dĺžka 4,835km	4 831	0
	227 386	90 834



CEF – Nástroj na prepájanie Európy

Financovanie časti EÚ	rok 2025	rok 2024
Modernizácia železničného úseku Čadca – Svrčinovec zastávka (vrátane) (sekcia A)	0	15 755
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR (stavba A)	54 071	8 747
Implementácia GSM-R na železničnej trati Varín – Košice – Čierna nad Tisou, štátna hranica	0	7 248
Modernizácia železničnej trate Váh – Varín – Strečno (Sekcia č. 1)	0	6 227
Modernizácia a elektrifikácia jednokol'ajového železničného úseku Devínska Nová Ves – slovensko-rakúska hranica (Marchegg)	3 508	2 496
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo Kúty)	0	525
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo) – 1. etapa (Poprad – Lučivná)	22 386	0
	79 965	40 998



Investičné dotácie zo štátneho rozpočtu

Spoločnosť čerpala v roku 2025 investičné dotácie zo štátneho rozpočtu (ŠR) v zmysle zmluvy z rozpočtovej kapitoly MD SR vo výške 75 133 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 96 298 tis. EUR). Z uvedenej dotácie bolo zabezpečené financovanie investičných akcií v rámci rozpočtových prvkov:

	rok 2025	rok 2024
Výstavba a obnova železničnej siete	24 317	15 400
<i>Z toho najvýznamnejšie čerpanie na investičné akcie:</i>		
Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné	10 867	223
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, 1.etapa (Poprad – Spišská Nová Ves), Stavba A.2 Vydriňák (mimo) – Markušovce (mimo) projektová príprava/MPV	4 946	5 482
Súvislá výmena koľajníc ŽST Margecany - ŽST Krompachy, koľaj č.1, km 134,361-143,366, rekonštrukcia železničného spodku a zvršku	2 787	0
Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Krompachy (mimo) - Kysak, projektová príprava	1 975	1 268
Výhybňa Konská pri Rajci	1 476	0
ŠR mimo spolufinancovania a NN PSK	12 289	27 639
<i>Z toho najvýznamnejšie čerpanie na investičné akcie:</i>		
Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, (2.fáza) realizácia	5 897	825
Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplica (Uzol Žilina), realizácia	2 816	16 634
Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, úsek Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR (2.fáza) (Sekcia B)	2 778	9 033
Projekty CEF - spolufinancovanie zo ŠR a NN CEF	38 527	53 260
<i>Z toho najvýznamnejšie čerpanie na investičné akcie:</i>		
Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate štátna hranica ČR/SR – Devínska Nová Ves (Stavba A)	15 967	9 263
Implementácia GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín – Košice – Čierna nad Tisou, štátna hranica	8 049	15 668
Modernizácia železničného úseku Čadca – Svrčinovec zastávka (vrátane) (Sekcia A)	5 970	8 794
Modernizácia dvoch úsekov železničnej trate štátna hranica ČR/SR – Devínska Nová Ves (Stavba B)	3 256	0
Modernizácia a elektrifikácia jednokoľajnej trate, úsek Devínska Nová Ves - SR/AT (Marcheg)	2 410	472
Modernizácia železničného úseku Váh – Varín – Strečno (sekcia 1)	1 484	60
Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky-Kúty	1 218	380
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 1.etapa (Poprad – Lučivná)	172	18 641
	75 133	96 298

Nárok na dotácie

Spoločnosť eviduje nárok na investičné dotácie k investičným záväzkom zo stavieb, pri ktorých je isté, že v budúcich obdobiach budú dotácie načerpané. Najvyšší nárok na dotáciu je najmä na stavby: dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, realizácia vo výške 17 540 tis. EUR, komplexná rekonštrukcia výhybiek a staničných zabezpečovacích zariadení Levice a diaľkovo ovládaných zabezpečovacích zariadení Veľké Kozmálovce vo výške 7 528 tis. EUR a komplexná rekonštrukcia trate Bratislava Nové Mesto – Bratislava ústredná nákladná stanica vo výške 6 810 tis. EUR.

CELKOVÝ STAV ŠTÁTNYCH DOTÁCIÍ A DOTÁCIÍ EÚ

Stav k 31.12.2024	2 388 845
Načerpanie dotácií	
Použitá investičná dotácia - KT	75 133
Použitá investičná dotácia - PSK	152 765
Použitá investičná dotácia - POO	227 386
Použitá investičná dotácia - CEF	79 965
Nárok na dotácie (zníženie)	-34 716
Použitie dotácie vo výške odpisov a vratky	-85 912
Stav k 31.12.2025	2 803 466
Z toho dlhodobá časť	2 719 129
krátkodobá časť	84 337

14 Závazky z obchodného styku a ostatné záväzky

Závazky z obchodného styku a ostatné záväzky sú prvotne oceňované v reálnej hodnote a následne oceňované v amortizovanej hodnote pomocou metódy efektívnej úrokovej miery. Úroky, zisky a straty z prepočtu cudzích mien sa vykazujú vo výsledku hospodárenia. Ostatné dlhodobé záväzky (zábezpeky) sú diskontované na súčasnú hodnotu s použitím úrokovej miery 3,5 %.

Zisk alebo strata z vyradenia predtým vykazovaného záväzku sa vyказuje vo výsledku hospodárenia.

OSTATNÉ DLHODOBÉ ZÁVÄZKY	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Závazky zo sociálneho fondu	1 002	819
Ostatné dlhodobé záväzky	1 744	2 567
Závazok z prenájmu	13 341	468
Nájomné prijaté vopred	1 111	1 294
Zálohové platby CEF – časť EÚ	43 450	46 445
Ostatné dlhodobé záväzky spolu	60 648	51 593

Nárast ostatných dlhodobých záväzkov bol spôsobený zaúčtovaním lízingu v zmysle účtovného štandardu IFRS 16 – Lízingy (Poznámka 10).

ŠTRUKTÚRA SOCIÁLNEHO FONDU	rok 2025	rok 2024
Stav fondu k 1.1.	819	410
Tvorba	2 417	2 312
Čerpanie	2 234	1 903
z toho:		
príspevok na stravovanie	1 093	808
príspevok na regeneráciu pracovnej sily	613	598
Zostatok k 31.12.	1 002	819

KRÁTKODOBÉ ZÁVÄZKY Z OBCHODNÉHO STYKU	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Závazky z obchodného styku	211 895	129 871
Prijaté preddavky	3 371	3 589
Ostatné záväzky	1 404	1 400
Krátkodobé záväzky z obchodného styku spolu	216 670	134 860

Z celkovej hodnoty krátkodobých záväzkov z obchodného styku eviduje Spoločnosť 175 583 tis. EUR investičných záväzkov (k 31. decembru 2024: 98 563 tis. EUR) a 41 087 tis. EUR prevádzkových záväzkov (k 31. decembru 2024: 36 750 tis. EUR). Prijaté preddavky predstavujú najmä prijaté zálohy zo zmlúv o budúcej kúpnej zmluve.



ZÁVÄZKY VOČI VEREJNOPRÁVNÝM INŠTITÚCIÁM	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Závazky voči poisťovniam	13 425	13 079
Závazky voči daňovému úradu	3 253	2 777
Závazky voči verejnoprávnym inštitúciám spolu	16 678	15 856

OSTATNÉ ZÁVÄZKY	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Zamestnanci	24 314	25 085
Zálohové platby CEF – časť EÚ	28 637	39 770
Zálohové platby PSK	22 788	0
Transfer na podporu obrany	2 700	0
Ostatné záväzky	1 223	2 096
Závazky z prenájmu	3 851	1 358
Ostatné záväzky spolu	83 513	68 309

ČASOVÉ ROZLIŠENIE	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Bezodplatne prijatý odpisovaný dlhodobý majetok	22 755	23 764
Ostatné výnosy budúcich období	189	191
Výdavky budúcich období	13	17
Časové rozlíšenie spolu	22 957	23 972

Najvýznamnejšie položky bezodplatne prijatého odpisovaného majetku tvoria najmä stavebné objekty na základe zmluvy o prevode správy majetku štátu od Ministerstva dopravy SR v účtovnej hodnote 5 114 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 5 165 tis. EUR), položky prevzatých objektov vyvolaných investícií od Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. v účtovnej hodnote 4 061 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 4 164 tis. EUR), od Slovenskej správy ciest v účtovnej hodnote 1 776 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 1 794 tis. EUR), prevzatých darovaných úprav oznamovacích a zabezpečovacích zariadení od spoločnosti Žilina Invest, s. r. o. v účtovnej hodnote 815 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 1 044 tis. EUR).

15 Rezervy

Spoločnosť vykazuje nasledovné rezervy k 31. decembru 2025:

- rezerva na environmentálnu záťaž
- rezerva na súdne spory
- rezerva na demoláciu objektov
- rezerva na zamestnanecké požitky (Poznámka 16)

Tvorba rezervy sa účtuje na príslušné nákladové účty zodpovedajúce povahe nákladov a použitie rezervy sa vykazuje ako zníženie na príslušných nákladových účtoch (Poznámka 25). Zúčtovanie diskontovania rezervy sa účtuje do finančných nákladov ako úrokový náklad (Poznámka 26).

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Environmentálna záťaž - dlhodobá časť	57 231	55 672
Súdne spory	1 318	2 201
Rezervy na demoláciu objektov	3 303	2 891
Rezerva na zamestnanecké požitky (Poznámka 16)	46 080	47 438
Rezervy spolu	107 932	108 202

VÝVOJ REZERV	Rezerva na environmentálne záťaže	Rezerva na súdne spory	Rezerva na demoláciu objektov	Rezervy spolu
Stav k 31.12.2024	55 672	2 201	2 891	60 764
Tvorba	1 559	231	648	2 438
Použitie z dôvodu zrealizovania	0	-670	-142	-812
Zrušenie – pominutie dôvodu	0	-444	-94	-538
Stav k 31.12.2025	57 231	1 318	3 303	61 852

Rezerva na environmentálne záťaže

Rezerva na environmentálne záväzky sa tvorí vtedy, keď je vznik nákladov na vyčistenie životného prostredia, sanáciu environmentálnych záťaží pravdepodobný a tieto náklady sa dajú spoľahlivo odhadnúť. Výška vykázanej rezervy je najlepším odhadom potrebných výdavkov budúcich období. Načasovanie peňažných tokov odzrkadľuje súčasné zhodnotenie priorít vedením Spoločnosti, technologické zabezpečenie a neodkladnosť plnenia takýchto povinností.

Spoločnosť nie je povinnou osobou podľa zákona č. 409/2011 Z. z. o niektorých opatreniach na úseku environmentálnej záťaže a o zmene a doplnení niektorých zákonov, avšak nakoľko nie je isté kto bude odstraňovať záťaže, Spoločnosť ako správca uvedených lokalít má vytvorenú rezervu na odhadované náklady na nápravu environmentálnych škôd, spôsobených znečistením pôdy a podzemných vôd. Hodnota rezervy bola stanovená na základe odhadov, ktoré vypracoval interný environmentálny tím Spoločnosti. Spoločnosť vykonala v súlade s environmentálnymi zásadami revíziu vytvorenej rezervy. Na základe toho bola navýšená rezerva environmentálnych záťaží o mieru inflácie v lokalitách Čierna nad Tisou, Žilina,

Porúbka a Banská Bystrica vo výške 1 559 tis. EUR. Dlhodobá časť rezervy je k 31. decembru 2025 prepočítaná bezrizikovou úrokovou mierou 3,5 % (k 31. decembru 2024: 3,5 %).

Rezerva na súdne spory

Rezerva na súdne spory sa tvorí, ak Spoločnosť žaluje iný subjekt v súdnom, správnom alebo inom konaní o zaplatení určitej konkrétnej sumy, pričom ukončenie súdneho sporu v neprospech Spoločnosti je viac ako pravdepodobné. Vedenie Spoločnosti sa pri zhodnotení predpokladaných výsledkov súdnych sporov spolieha na vlastné odborné posúdenie.

Vykázané sumy predstavujú rezervy na niektoré právne nároky vznesené voči Spoločnosti. Podľa názoru vedenia Spoločnosti, na základe konzultácií s interným a externým právnym poradcom, nevzniknú v dôsledku uplatnenia týchto právnych nárokov Spoločnosti významné záväzky, okrem tých, voči ktorým bola vytvorená rezerva. Po posúdení evidencie sa vedenie Spoločnosti domnieva, že pravdepodobne v dôsledku úhrad záväzkov zo súdnych sporov bude musieť vynaložiť finančné zdroje vo výške 1 318 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 2 201 tis. EUR).

Rezerva na súdne spory nie je diskontovaná, nakoľko nie je známy čas ukončenia súdnych sporov.

Rezerva na demoláciu objektov

Rezerva na demoláciu objektov sa tvorí, ak sa Spoločnosť rozhodla demolovať budovy alebo iné prevádzkové zariadenia a bolo k nim vydané platné rozhodnutie o odstránení stavby. Demolácia budov sa vykonáva z bezpečnostných dôvodov v prípadoch, ak hrozí zrútenie objektu, objekt je v dezolátnom stave a pre prevádzkovú činnosť je nepotrebný, a nie je možné ho inak kapitalizovať (predať, príp. prenajať). Spoločnosť pri účtovaní rezervy vychádza z odborného odhadu, ktorý zodpovedá budúcim nákladom na demoláciu objektov a prevádzkových zariadení, ktoré sú v zlom technickom stave, vrátane nákladov na súvisiacu úpravu terénu. K 31. decembru 2025 je hodnota rezervy vo výške 3 303 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 2 891 tis. EUR).

Ide o odstránenie objektov, ako sú strážne domy, železničné zastávky, sklady, stavadlá, trakčné vedenia a pod., ktorých zlý technický stav nielenže neumožňuje ich prevádzkové využitie, ale najmä ohrozuje bezpečnosť verejnosti. Ich odstránenie bude realizované vlastnou činnosťou Spoločnosti (postupným rozobratím, použitím mechanizmov) alebo dodávateľsky - oprávnenou osobou, ktorá zabezpečí odborné vedenie prác a zneškodnenie nebezpečného odpadu (napr. azbestu a pod.).

16 Zamestnanecké požitky

Spoločnosť má dlhodobý program zamestnaneckých požitkov pozostávajúci z jednorazového príspevku pri odchode do dôchodku, odmeny pri odchode do invalidného dôchodku, vyrovnávacieho príplatku a odmeny pri životných a pracovných jubileách. Hodnota požitkov je vyplácaná v závislosti od dosiahnutého veku a odpracovaných rokov. Na tieto požitky neboli vytvorené samostatné finančné zdroje.

Náklady na zamestnanecké požitky sú stanovené prírastkovou poistno-matematickou metódou, tzv. „Projected Unit Credit Method“, na základe finančných a poistno-matematických veličín a predpokladov, ktoré sú odrazom oficiálnych štatistických údajov a sú v súlade s predpokladmi podnikateľského plánu Spoločnosti. Podľa tejto metódy sa náklady na poskytovanie požitkov účtujú do výkazu komplexného výsledku tak, aby pravidelne sa opakujúce náklady boli rozložené na obdobie trvania pracovného pomeru. Závazky z poskytovania požitkov sú ocenené v súčasnej hodnote predpokladaných budúcich peňažných tokov.

Poistno-matematické zisky a straty zo zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania sa vykazujú vo vlastnom imaní výkazu finančnej pozície, ostatné sa vykazujú vo výkaze komplexného výsledku.

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Zamestnanecké požitky: dlhodobá časť	42 003	43 176
krátkodobá časť	4 077	4 262
Zamestnanecké požitky spolu	46 080	47 438

VÝVOJ REZERVY NA ZAMESTNANECKÉ POŽITKY	rok 2025	rok 2024
Stav k 1.1.	47 438	48 704
Tvorba	4 082	4 316
Použitie z dôvodu zrealizovania	-1 785	-2 869
Precenenie zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania	-3 655	-2 713
Stav k 31.12.	46 080	47 438

K 31. decembru 2025 má Spoločnosť zaúčtovanú rezervu vo výške 46 080 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 47 438 tis. EUR) na krytie odhadovaného záväzku týkajúceho sa odmeny pri odchode do starobného alebo invalidného dôchodku, odmeny pri dosiahnutí životného jubilea a vyrovnávacieho príplatku v dôsledku zníženia zdravotnej spôsobilosti zamestnanca (Poznámka 23).

Spoločnosť má programy so stanovenými požitkami, na základe ktorých zamestnancom pri odchode do dôchodku vypláca jednorazové odchodné, ktoré predstavuje čiastku 100 EUR za každý odpracovaný rok. Odmena pri dosiahnutí životného jubilea 50 a 60 rokov sa vypláca v závislosti od počtu odpracovaných rokov v rozmedzí od 100 EUR (do 10 rokov) do 700 EUR (nad 35 rokov).

Ku dňu zostavenia účtovnej závierky Spoločnosť nemá vypracovaný žiadny podrobný plán znižovania počtu zamestnancov.

Hlavné použité poistno-matematické predpoklady:

Diskontná sadzba	4,35 % p. a.
Budúci nárast miezd	v roku 2026 z 0 % na 10 % p. a. a v nasledujúcich rokoch o 10 % p. a.
Úmrtnosť	Úmrtnosť slovenskej populácie, na základe Úmrtnostných tabuliek vydaných Štatistickým úradom SR z rokov 2015 – 2019

Opis rizík

Spoločnosť nedisponuje žiadnymi aktívami, ktoré by slúžili na krytie záväzku. Týmto sa Spoločnosť vyhýba riziku z investovania finančných prostriedkov, na druhej strane však nedochádza k žiadnemu zhodnoteniu aktív slúžiacich na krytie záväzkov.

Citlivosť výšky „zamestnaneckých požitkov počas zamestnania“ na zmenu predpokladov

- zmena diskontu o +1 % pre všetky nasledujúce roky, za predpokladu, že iné predpoklady vstupujúce do výpočtu zostanú nezmenené, má za následok pokles záväzku o 8,61 %;
- zmena rastu miezd o +1 % pre všetky nasledujúce roky, za predpokladu, že iné predpoklady vstupujúce do výpočtu zostanú nezmenené, má za následok nárast záväzku o 6,37 %;
- pokles fluktuácie o 10 % pre všetky nasledujúce roky, za predpokladu, že iné predpoklady vstupujúce do výpočtu zostanú nezmenené, má za následok nárast záväzku o 0,79 %;
- pokles v predpoklade úmrtnosti o 10 % pre všetky nasledujúce roky, za predpokladu, že iné predpoklady vstupujúce do výpočtu zostanú nezmenené, má za následok nárast záväzku o 0,97 %.

ŠTRUKTÚRA NÁKLADOV ZAMESTNANECKÝCH POŽITKOV	Zamestnanecké požitky počas zamestnania	Zamestnanecké požitky po skončení zamestnania	Spolu
Predchádzajúci stav k 31.12.2024	4 289	43 149	47 438
Náklady na súčasné a minulé služby	240	2 322	2 562
náklady na súčasnú službu	198	2 322	2 520
náklady na minulú službu	42	0	42
Úrokové náklady	153	1 545	1 698
Precenenia (zisky a straty poistnej matematiky)	-178	-3 655	-3 833
zmeny finančných predpokladov	-173	-3 242	-3 415
vyplývajúce z praxe	-5	-413	-418
Platby z programu (Vyplatené požitky)	-659	-1 126	-1 785
Konečný stav k 31.12.2025	3 845	42 235	46 080

Priemerná splatnosť zamestnaneckých požitkov počas zamestnania je 5,97 rokov, pre budúce benefity je 11,46 rokov a priemerná splatnosť zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania je 9,72 rokov, pre budúce benefity je 21 rokov.

Precenenia zamestnaneckých požitkov po skončení zamestnania k 31. decembru 2025 vo výške 3 655 tis. EUR (zisk) sú vykázané vo vlastnom imaní a v ostatnom komplexnom výsledku (k 31. decembru 2024: zisk 2 713 tis. EUR).

17 Výnosy z prevádzkovania železničnej infraštruktúry

Výnosy z prevádzkovania železničnej infraštruktúry sa účtujú bez dane z pridanej hodnoty so zohľadnením zliav v okamihu poskytnutej služby v sume, ktorá vyjadruje protihodnotu, pri ktorej ŽSR očakáva, že jej na ňu vznikne nárok výmenou za túto službu.

Poplatky za prístup k železničnej infraštruktúre predstavujú poplatky z pridelenia kapacity infraštruktúry pre dopravné služby nákladnej a osobnej dopravy na železničných tratiach na základe Zmluvy o prístupe k železničnej infraštruktúre. Kapacitou infraštruktúry sa rozumie možnosť naplánovať vlakové trasy na určité obdobie na určitom úseku železničnej trate.

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Poplatky za prístup ŽI - nákladná doprava	17 354	21 245
Poplatky za prístup ŽI - osobná doprava	64 049	59 095
Poplatky za prístup k železničnej infraštruktúre spolu	81 403	80 340

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Predaj doplnkových služieb ŽI - nákladná doprava	43	25
Predaj doplnkových služieb ŽI - osobná doprava	0	0
Predaj doplnkových služieb ŽI spolu	43	25

Celkový počet dopravcov, ktorým bol v roku 2025 poskytnutý prístup k železničnej infraštruktúre predstavoval 48, z toho 34 slovenských dopravcov a 14 zahraničných dopravcov.

18 Dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry

Na základe Čiastkovej zmluvy na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2025 uzatvorenej medzi MD SR a ŽSR prijala Spoločnosť v roku 2025 prevádzkovú dotáciu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry vo výške 493 258 tis. tis. EUR (k 31. decembru 2024: 452 197 tis. EUR). Záverečné hodnotenie plnenia čiastkovej zmluvy za rok 2025 bude protokolárne vyhodnotené v priebehu roka 2026. Čiastková zmluva na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení za rok 2024 bola protokolárne vyhodnotená dňa 11. septembra 2025 a boli potvrdené výsledky ŽSR – vyrovnaný výsledok hospodárenia.

Na základe čiastkovej zmluvy bola v roku 2025 Spoločnosti pridelená kompenzácia finančných dopadov spojených so znížením úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre pre nákladných dopravcov vo výške 22 500 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 22 500 tis. EUR). Zľavy z poplatku za prístup k železničnej infraštruktúre nákladným dopravcom boli v zmysle zmluvy poskytnuté do 31. decembra 2025 v celkovej hodnote 22 461 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 22 399 tis. EUR). Rozdiel medzi poskytnutou zľavou z poplatku a pridelenou kompenzáciou vo výške 39 tis. EUR Spoločnosť nevyčerpala. Pri poskytovaní zliav bola dodržaná podmienka uplatňovania nediskriminačného prístupu voči nákladným dopravcom a zúčtovanie prebiehalo v súlade so zmluvnými podmienkami.

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Dotácie na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	493 258	452 197
Kompenzácia zo zníženia poplatkov za prístup	22 461	22 399
Dotácie a kompenzácie spolu	515 719	474 596

19 Prevádzkovanie a koncesie TIP

Spoločnosť na základe súhlasu vlády uzatvorila v roku 2018 koncesnú zmluvu na prevádzkovanie Terminálu intermodálnej prepravy Žilina. Zmluva bola uzatvorená so spoločnosťou TIP Žilina, s. r. o., koncesná lehota je do roku 2049.

TIP Lužianky je verejné servisné zariadenie, v ktorom sú služby poskytované pre všetkých zákazníkov na nediskriminačnom princípe. Najväčším zmluvným partnerom, ktorý kapacitu TIP Lužianky využíva, je spoločnosť Jaguar Land Rover Slovakia s. r. o. Železničný terminál je na nadradenú železničnú sieť napojený jednokol'ajovou neelektrifikovanou traťou, ktorá je zaústená do železničnej stanice Lužianky.

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Tržby z prenájmu TIP – Lužianky	1 451	1 413
Tržby za prevádzkové výkony – TIP Lužianky	2 484	2 826
Tržby z poplatku za užívanie koncesného majetku – TIP Žilina	1 560	1 560
Prevádzkovanie a koncesie TIP spolu	5 495	5 799

20 Ostatné výnosy

Elektrická energia

ŽSR poskytujú predaj a distribúciu elektrickej energie pre interných a externých odberateľov. Zároveň sú dodávateľom trakčnej elektriny pre dopravcov používajúcich hnacie kolajové vozidlá elektrickej trakcie.

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Tržby za predaj trakčnej elektriny	60 162	52 088
Tržby z distribúcie trakčnej elektriny	26 055	24 779
Tržby za predaj netrakčnej elektriny	2 820	2 964
Tržby z distribúcie netrakčnej elektriny	2 005	2 081
Tržby z predaja elektriny - národný jadrový fond	1 629	1 619
Tržby za elektrickú energiu spolu	92 671	83 531

Telekomunikačné služby a informatika

ŽSR poskytujú služby dátové, hlasové, internetové a prenájom digitálnych okruhov a sietí, zabezpečovanie prevádzky komunikačnej infraštruktúry vrátane koncových zariadení, hlavného a záložného datacentra, dátových skladov, medzinárodnej výmeny dát a zákazníckeho centra.

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Tržby za výkony v oblasti informatiky	1 999	2 392
Tržby za telekomunikačné služby – dátové	1 845	1 759
Tržby za telekomunikačné služby – hlasové	230	249
Tržby za telekomunikačné služby – ostatné	397	401
Tržby za telekomunikačné služby a informatiku spolu	4 471	4 801

Výnosy z majetku

ŽSR ponúkajú možnosť operatívneho prenájmu budov, priestorov, pozemkov a servisných zariadení v obvode železničných staníc a tratí (napr. miesta pre poskytovanie informačných a komerčných služieb, nájom reklamných plôch, rámp a podobne). Platby realizované za operatívny prenájom majetku sa vykazujú ako výnos rovnomerne počas celého obdobia trvania prenájmu.

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Tržby z prenájmu – nebytové priestory	4 704	5 275
Tržby z prenájmu – pozemky	3 663	3 452
Tržby z prenájmu – bytové priestory	593	562
Tržby z prenájmu – hnutel'ný majetok	194	535
Zisk z predaja dlhodobého majetku	9 867	1 633
Zisk z predaja materiálu	1 344	1 105
Výnosy z majetku spolu	20 365	12 562

Ostatné výnosy

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Tržby za vlečkové výkony a ostatné technické služby	2 203	1 796
Tržby za dodávku tepla a pary (výroba tepla)	1 529	1 911
Tržby za školenie, vzdelávanie	1 152	1 369
Tržby za vodné a stočné	520	535
Tržby za ubytovacie služby	698	724
Tržby závodných jedální a stravovacie služby	124	350
Aktivácia	7 495	7 353
Výzisk materiálu	4 038	2 670
Precenenie pozemkov	16	8 743
Ostatné výnosy	3 690	4 455
Predaj ostatných služieb spolu	21 465	29 906

21 Čistý obrat

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Tržby z predaja služieb	200 558	192 186
Tržby za tovar	17	82
Dotácia na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry	515 719	474 596
Čistý obrat spolu	716 294	666 864

22 Materiál, energie a služby

MATERIÁL	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Spotreba materiálu	-38 917	-36 939
Spotreba pohonných hmôt	-4 507	-4 720
Spotreba hmotného majetku	-2 361	-1 609
- Tvorba/+ Zúčtovanie opravných položiek k zásobám	-1 011	5
Materiál a suroviny spolu	-46 796	-43 263

ENERGIE	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Elektrina	-102 829	-85 985
Plyn	-3 209	-2 957
Para a teplo	-4 936	-4 946
Voda	-1 607	-1 516
Energie spolu	-112 581	-95 404

SLUŽBY	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Opravy a udržiavanie	-64 647	-56 200
Náklady na nakladanie s odpadom	-565	-910
Náklady na upratovanie a prevádzkovanie hygienických zariadení	-4 389	-3 171
Náklady na informačné technológie	-9 505	-7 179
Náklady za výkony strojov a zariadení s obsluhou	-710	-529
Platené nájomné a odplaty	-1 593	-723
Náklady na vyhotovenie geometrických plánov, znaleckých posudkov, štúdií, projektových dokumentácií	-1 203	-632
Náklady na telekomunikačné služby	-1 287	-1 213
Náklady za stočné, odvoz kalov	-1 319	-1 266
Náklady na defektoskopiu a diagnostiku	-3 272	-3 423
Prepravné, ak nie je súčasťou obstarávacej ceny	-309	-384
Náklady na softvér a softvérové licencie	-374	-264
Stráženie, bezpečnostné a pátracie služby	-1 850	-1 477
Náklady na poradenstvo, audit, konzultačné služby	-986	-658
z toho náklady za služby auditorskej spoločnosti	-82	-82
Náklady na búracie a demontážne práce	-320	-236
Náklady na vzdelávanie zamestnancov	-397	-296
Ostatné	-3 637	-3 964
Prijaté služby spolu	-96 363	-82 525

23 Osobné náklady

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Mzdové náklady	-266 835	-253 532
Náklady na sociálne zabezpečenie	-106 466	-99 815
Rezerva na zamestnanecké požitky	-2 298	-1 447
Ostatné sociálne náklady	-28 161	-22 658
Osobné náklady spolu	-403 760	-377 452

Priemerný prepočítaný počet zamestnancov počas účtovného obdobia k 31. decembru 2025 bol 12 835,56 (k 31. decembru 2024: 12 821,28) a počet zamestnancov k 31. decembru 2025 bol 12 458 (k 31. decembru 2024: 12 881 zamestnancov), z toho počet vedúcich zamestnancov v priamej riadiacej pôsobnosti generálneho riaditeľa je 30 (k 31. decembru 2024: 35).

24 Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Odpisy a zostatková hodnota likvidovaného majetku	-155 045	-143 370
Zúčtovanie časového rozlíšenia vo výške odpisov	86 838	79 089
Opravné položky k dlhodobému majetku	6 572	-4 964
Odpisy a opravné položky k dlhodobému majetku spolu	-61 635	-69 245

25 Ostatné prevádzkové náklady / výnosy netto

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Cestovné	-7 191	-6 521
Daň z finančných transakcií	-887	0
Dane a poplatky	-5 043	-4 518
Poistenie majetku	-3 264	-3 265
Precenenie pozemkov	-16	-2 698
Ostatné náklady a výnosy	-4 068	-7 088
- Tvorba/+ Zúčtovanie opravných položiek k pohľadávkam	1 322	-196
- Tvorba/+ Zúčtovanie rezervy na súdne spory	883	101
- Tvorba/+ Zúčtovanie rezervy na environmentálnu záťaž	-1 559	10 735
Ostatné prevádzkové náklady netto spolu	-19 823	-13 450



26 Ostatné finančné náklady a výnosy

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Bankové výdavky	-23	-23
Úroky z prenájmu	-443	-124
Diskont dlhodobých pohľadávok a záväzkov	-37	-35
Úroky zo zhodnotenia finančných aktív	864	1 514
Výnosy z dlhodobého finančného majetku	2 914	3 732
Ostatné finančné náklady a výnosy	34	-4
Ostatné finančné náklady a výnosy spolu	3 309	5 060

27 Daň z príjmov

Daň z príjmov zahŕňa splatnú a odloženú daň.

Splatná daň z príjmov sa vypočíta z hospodárskeho výsledku stanoveného v zmysle platných slovenských predpisov, upraveného o daňovo uznateľné náklady a nezdaňované výnosy. S účinnosťou od 1. januára 2025 je sadzba splatnej dane 24 % (k 31. decembru 2024 bola 21 %), sadzba zrážkovej dane z úrokov je 19 %.

Odložená daň z príjmov sa účtuje použitím súvahovej metódy pri všetkých dočasných rozdieloch zistených k dátumu vypracovania výkazu finančnej pozície medzi daňovým základom aktív a pasív a ich účtovnou hodnotou. Odložená daň sa účtuje ako náklad alebo výnos s výnimkou odloženej dane, ktorá sa účtuje súvzťažne s vlastným imaním.

Odložený daňový záväzok sa účtuje pri všetkých zdaniteľných dočasných rozdieloch. Odložená daňová pohľadávka sa účtuje pri všetkých odpočítateľných dočasných rozdieloch, prenose nevyužitých daňových pohľadávok a nevyužitých daňových stratách do budúcich období v rozsahu, v ktorom je pravdepodobné, že zdaniteľný zisk umožní tieto odpočítateľné dočasné rozdiely, prenesené nevyužitú daňovú pohľadávku a nevyužitú daňovú stratu využiť.

Odložené daňové pohľadávky a záväzky sú oceňované daňovými sadzbami, ktoré boli uzákonené k dátumu vypracovania výkazu finančnej pozície.

	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Výsledok hospodárenia pred zdanením podľa slovenských účtovných štandardov	4 002	13 984
	24%	21%
z toho teoretická daň pri sadzbe	961	2 937
Daňový vplyv		
Položky zvyšujúce výsledok hospodárenia	59 271	77 228
Položky znižujúce výsledok hospodárenia	-67 137	-91 371
Základ dane (+)/Daňová strata (-)	-3 864	-158
Základ dane znížený o odpočet daňovej straty	-3 864	-158
Odložená daň	-41 670	-38 092
Daňový náklad	4	4



	31. decembra 2025	31. decembra 2024
Dočasné rozdiely medzi účtovnou hodnotou majetku a daňovou základňou, z toho:	288 935	272 612
Odpočítateľné	-94 867	-101 944
- opravné položky k dlhodobému majetku	-21 532	-28 106
- opravné položky k pohľadávkam	-68 473	-69 988
- opravné položky k zásobám	-4 862	-3 850
Zdaniteľné	383 802	374 556
- dlhodobý majetok	383 780	374 533
- výnosy sledované po zaplatení	22	23
Dočasné rozdiely medzi účtovnou hodnotou záväzkov a daňovou základňou, z toho:	-115 308	-113 895
Odpočítateľné	-115 308	-113 895
- rezervy účtované do nákladov	-118 500	-116 442
- rezervy účtované do vlastného imania	3 655	2 713
- náklady sledované po zaplatení	-463	-166
Zdaniteľné	0	0
Možnosť umorovať daňové straty v budúcnosti	0	0
Sadzba dane z príjmov	24%	21%
Odložená daň (+pohľadávka/-záväzok):		
- odložená daň netto pri platnej sadzbe dane	-40 793	-32 761
- odložená daň zaúčtovaná vo vlastnom imaní	-877	-570
- odložená daň z možnosti umorovať daňové straty v budúcnosti	0	0
Zmena sadzby dane z príjmov na	24%	24%
Úpravy odloženej dane vyplývajúce zo zmeny sadzby dane (+pohľadávka/-záväzok):		
- úprava odloženej dane netto	0	-4 680
- úprava odloženej dane zaúčtovanej do vlastného imania	0	-81
- úprava odloženej dane z možnosti umorovať daňové straty v budúcnosti	0	0
Spolu odložená daň (+pohľadávka/-záväzok)	-41 670	-38 092
Zmena odloženého daňového záväzku	-3 578	-8 269
zaúčtovaná ako náklad	-3 352	-5 014
zaúčtovaná do vlastného imania	-226	-3 255

Spoločnosť v zdaňovacom období 2025 vykázala daňovú stratu vo výške 3 864 tis. EUR (k 31. decembru 2024: daňovú stratu vo výške 158 tis. EUR). Vzhľadom na dosiahnutú daňovú stratu je Spoločnosť povinná platiť minimálnu daň do výšky 3 840 EUR v zmysle zákona č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov.

Spoločnosť bola v zdaňovacom období 2025 zrazená daň vyberaná zrážkou vo výške 163 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 289 tis. EUR).

K dátumu výkazu finančnej pozície Spoločnosť zaúčtovala do vlastného imania odložený daňový záväzok z precenenia zamestnaneckých požitkov vo výške 226 tis. EUR (k 31. decembru 2024: odložený daňový záväzok vo výške 3 255 tis. EUR) a do nákladov odložený daňový záväzok vo výške 3 352 tis. EUR (k 31. decembru 2024: odložený daňový záväzok vo výške 5 014 tis. EUR).

28 Budúce záväzky

Záväzky za kapitálové výdavky

Spoločnosť pokračuje vo svojom kapitálovom investičnom programe, ktorý zahŕňa projekty, modernizáciu, obnovu a rozšírenie činností, na zlepšenie životného prostredia pričom väčšina týchto cieľov je spojená s vyrovnávaním regionálnych rozdielov v rámci EÚ. V tabuľke je uvedené zhrnutie plánovaných zazmluvnených kapitálových výdavkov na roky 2026 až 2028:

Rok	Trate a infraštruktúra	IT a telekomunikácie	Celkom
2026	477 110	4 375	481 485
2027	200 589	0	200 589
2028	7 682	0	7 682
Spolu	685 381	4 375	689 756

29 Podmienené aktíva a podmienené záväzky

ŽSR evidujú súdne spory vo výške 103 671 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 78 490 tis. EUR), na ktoré sa rezerva netvorí, kde ukončenie v neprospech ŽSR je menej ako pravdepodobné. Nárast medziročnej výšky súdnych sporov je spôsobený vyčíslením úrokov a trov konania pri viacerých existujúcich súdnych sporoch. Nepredstavuje vznik nového významného súdneho sporu.

V prípade splnenia zákonných podmienok môže pre ŽSR vyplynúť povinnosť vyplatenia náhrady za vecné bremená a technické zhodnotenia vo výške 340 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 332 tis. EUR).

ŽSR evidujú bankové záruky vo výške 165 312 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 125 667 tis. EUR) od dodávateľov za stavebné práce.

30 Transakcie so spriaznenými osobami

Spriaznenými osobami Spoločnosti sú majetkovo prepojené spoločnosti (pod kontrolou štátu) Železničnou spoločnosťou Cargo Slovakia, a. s. a Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., spoločnosti s majetkovou účasťou Železničná priemyselná stavebná výroba, a. s., Čaňa a spoločnosť Stabilita, d. d. s., a. s.

Nižšie uvádzame celkovú výšku transakcií, ktoré boli uzavreté so spriaznenými osobami počas rokov končiacich 31. decembra 2025 a 2024:

31. decembra 2025

	Tržby realizované so spriaznenými osobami	Náklady na transakcie so spriaznenými osobami	Pohľadávky voči spriazneným osobám	Závazky voči spriazneným osobám
ZSSK CARGO	36 336	2 914	1 837	792
ZSSK	115 283	1 351	1 307	906
ŽPSV Čaňa	55	2 281	0	0

31. decembra 2024

	Tržby realizované so spriaznenými osobami	Náklady na transakcie so spriaznenými osobami	Pohľadávky voči spriazneným osobám	Závazky voči spriazneným osobám
ZSSK CARGO	38 729	1 348	2 682	278
ZSSK	97 792	891	218	53
ŽPSV Čaňa	24	503	0	181

ŽSR realizujú dôchodkové pripistenie prostredníctvom dôchodkových fondov, ktoré spravuje dcérska spoločnosť Stabilita, d. d. s., a. s., s ktorou uzavreli zamestnávateľskú zmluvu (Poznámka 7). K 31. decembru 2025 je zapojených 10 140 zamestnancov ŽSR (k 31. decembru 2024: 10 348). Na základe kolektívnej zmluvy ŽSR prispievajú na dôchodkové pripistenie zamestnancov od 2 % do 5 % z vymeriavacieho základu na určenie poistného. Náklady na pripistenie sú zúčtované mesačne do osobných nákladov – celkovo za rok 2025 predstavujú 6 636 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 6 147 tis. EUR). Spoločnosť eviduje k 31. decembru 2025 záväzky vo výške 721 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 687 tis. EUR).

Za rok 2025 Spoločnosť vyplatila kľúčovému vedeniu Spoločnosti zamestnanecké požitky vo výške 310 tis. EUR (za rok 2024: 311 tis. EUR), z toho Správnej rade 139 tis. EUR (k 31. decembru 2024: 179 tis. EUR).

ŽSR ako iná právnická osoba (Poznámka 1) sú súčasťou súhrnnej účtovnej závierky verejnej správy Slovenskej republiky, ktorú zostavuje Ministerstvo financií SR (Poznámka 2). Jednotlivé transakcie v rámci konsolidácie verejnej správy nie sú významné, respektíve sú súčasťou tejto individuálnej účtovnej závierky (Poznámka 3, Poznámka 9, Poznámka 13, Poznámka 14, Poznámka 18).

31 Skutočnosti, ktoré nastali po dni, ku ktorému sa zostavuje účtovná zvierka do dňa zostavenia účtovnej zvierky

V Spoločnosti po dni, ku ktorému sa zostavuje účtovná zvierka, nenastali žiadne významné skutočnosti do dňa zostavenia účtovnej zvierky, okrem skutočností uvedených v časti Udalosti výročnej správy, ktoré nastali po roku 2025.

32 Schválenie účtovnej zvierky

Spoločnosť zostavila účtovnú zvierku v Poznámkach 1 až 32 ku dňu 6. marca 2026.


Ing. Miroslav Garaj
generálny riaditeľ
Generálne riaditeľstvo
Klemensova 8
813 61 Bratislava
www.zsr.sk



Zoznam skratiek a značiek

AGC	Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy
AH	automatické hradlo
a. s.	akciová spoločnosť
AT	Rakúsko
BOZP	bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci
BTS	Base Transceiver Station – Základná vysielacia a prijímacia stanica
CBA	Cost Benefit Analysis – Analýza nákladov a výnosov
CEF	Connecting Europe Facility – Nástroj na prepájanie Európy
CER	Community of European Railway and Infrastructure Companies - Spoločenstvo európskych železničných spoločností a infraštruktúrnych podnikov
CLaO	Centrum logistiky a obstarávania
CRD	centralizácia riadenia dopravy
ČR/CZ	Česká republika
DDoS	Distributed denial-of-service attack, odopretie služby
DHM	dlhodobý hmotný majetok
DNM	dlhodobý nehmotný majetok
DOZZ	dial'kovo ovládané zabezpečovacie zariadenie
ERTMS	European Rail Traffic Management System – Európsky systém správy a riadenia železničnej dopravy
ETCS	European Train Control System – Európsky systém riadenia vlaku
EÚ	Európska únia
FRMCS	Future Railway Mobile Communication System- budúce železničné komunikačné systémy, nástupca GSM-R
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway – Globálny systém pre mobilnú komunikáciu - železnica
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
GWP	potenciál globálneho otepľovania (index globálneho otepľovania)
HLIM	High-Level Infrastructure Meetings – rokovania manažérov infraštruktúry na vysokej úrovni (generálni riaditelia)
hrtkm	hrubý tonový kilometer
IAS	International Accounting Standart – medzinárodný účtovný štandard
IFRIC	International Financial Reporting Interpretations Committee – Výbor pre Medzinárodné interpretácie finančného výkazníctva
IRS	International Railway Solution – medzinárodné železničné riešenie
km	kilometer
ks	kus
KT	kapitálový transfer
kV AC	označenie striedavého prúdu
LVZ	líniový vlakový zabezpečovač
m	meter
m. j.	merná jednotka
MÁV	Magyar Államvasutak Zrt - Maďarské železnice
MD SR	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
OECD	Organisation for Economic CO-operation and Development – Organizácia pre hospodársku spoluprácu a rozvoj
OSN	Organizácia Spojených národov
OSŽD	Organizácia pre spoluprácu železníc

OV	obnova výhybiiek
POO	Plán obnovy a odolnosti
POTR	prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti
PPP	Public Private Partnership (verejno-súkromné partnerstvo)
PRIME	Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe - Platforma európskych železničných manažérov infraštruktúry
PSK	Projekt Slovensko
RFC	Rail Freight Corridor - Koridory železničnej nákladnej dopravy
RNE	Rail Net Europe – Spoločnosť európskych manažérov infraštruktúry
RVS	rozpočet verejnej správy
SIH	Slovak Investment holding
SR	Slovenská republika
SZZ	staničné zabezpečovacie zariadenie
SŽG	Stredisko železničnej geodézie Bratislava
sžkm	starý železničný kilometer
ŠR	štátny rozpočet
TAP	telematické aplikácie v osobnej doprave
TAF	telematické aplikácie v nákladnej doprave
TEN –T	Trans-European Transport Network - Transeurópska dopravná sieť
TIOP	Terminály integrovanej osobnej prepravy
TIP	Terminál intermodálnej prepravy
TOTR	trvalé obmedzenia traťovej rýchlosti
TSI	Technical specifications for interoperability – Technická špecifikácia interoperability
UA	Ukrajina
UČS	ucelená časť stavby
UIC	International Union of Railways - Medzinárodná únia železníc
vlkm	vlakový kilometer
v. j.	výhybková jednotka
VOJ ŽSR	vnútorná organizačná jednotka Železníc Slovenskej republiky
ZC	zostatková cena
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ZSSK CARGO	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.
Z. z.	zbierka zákonov
ŽE	Železničná energetika
žkm	železničný kilometer
ŽPSV Čaňa	Železničná priemyselná stavebná výroba, a. s. Čaňa
ŽT	Železničné telekomunikácie Bratislava
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽST	železničná stanica



Kontakt

Generálne riaditeľstvo ŽSR

Klemensova 8

813 61 Bratislava

Slovenská republika

Infolinka: 00421 2 2029 2000

E-mail: GR@zsr.sk

web: www.zsr.sk